MIRT Overzicht
2016



MIRT Overzicht 2016

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal door de minister van Infrastructuur en Milieu

MIRT Overzicht 2016

UITGAVE
Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mede namens het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

PRODUCTIE, DTP-OPMAAK EN VORMGEVING
Etcetera
Grafische Producties, Delft

FOTOGRAFIE
Tineke Dijkstra Fotografie, Den Haag
Mediatheek Rijksoverheid
Beeldbank Atlantis, Ministerie Infrastructuur en Milieu
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
Stationsweb (www.stationsweb.nl)
Project AKI-plan en veiligheidsknelpunten: 't Sticht Fotobureau, Timo de Boer
Project Beter Benutten: Maastricht-Bereikbaar.nl
Project Brainport Avenue: Verse Beeldwaren
Projecten Landelijk verbeterprogramma Overwegen, Fietsparkeren bij stations en Toegankelijkheid Spoor: A. Ahlers

KAARTEN
Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, DATA-ICT Dienst en Must Stedebouw, Amsterdam

DISCLAIMER
Alle rechten voorbehouden. Aan de inhoud van dit document kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is niet verantwoordelijk voor typefouten en/of onvolkomenheden in de teksten en het kaartmateriaal van deze uitgave van het MIRT Overzicht en de bijbehorende site en app.

Het MIRT Overzicht 2016 is tevens beschikbaar als app voor iPad en Android tablet.
Zie voor integraal raadplegen, downloaden en/of printen ook http://mirt2016.mirtoverzicht.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, druk, fotokopie of op enige andere manier zonder schriftelijke toestemming van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

mirt2016.mirtoverzicht.nl

Inhoudsopgave


U87
Siddeburen
Appingedam
Delfzijl
Eemshaven
N33
300 m

Voorwoord

MIRT Overzicht 2016

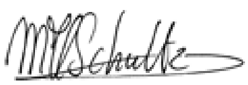
De wereld om ons heen verandert voortdurend. Het is de taak van bestuurders om daar steeds op in te blijven spelen. Zeker bij de fysieke ontwikkeling van ons land: bij de vraag naar bereikbaarheid en waterveiligheid – of naar een mooie, leefbare omgeving om in te wonen en te werken. Hoe we dat mogelijk maken, staat in het MIRT. Het is een overzicht van gezamenlijke ambities van samenwerkende overheden. Het zijn projecten, uitgevoerd met betrokken burgers, bedrijven en andere partijen.

Ook dit jaar is Nederland weer een klein beetje mee veranderd met de tijd: bijvoorbeeld met de oplevering van het nieuwe Centraal Station in Arnhem, met een nieuw gedeelte van de A4 in West-Brabant en met het nieuwe Máximakanaal bij Den Bosch.

Veel andere verkenningen, studies en projecten zijn in volle gang. Ze staan allemaal in dit Overzicht. Daarnaast krijgen ook de MIRT Onderzoeken een prominente plek. In deze onderzoeken kijken we op een nieuwe manier naar bestaande en toekomstige vraagstukken. Naar combinaties van mobiliteit, economie, ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling, duurzaamheid en technologie. Met deze onderzoeken zoeken we de juiste combinatie van oplossingen. We zoeken actief naar de stem van alle betrokken partijen: omwonenden, gebruikers, andere overheden en het bedrijfsleven. Dat is de beste manier om samen in te spelen op een veranderende wereld. Namens het Kabinet roep ik alle partners in het MIRT op om deze manier van werken de normaalste zaak van de wereld te maken.

Mede namens de minister van Economische Zaken, de minister voor Wonen en Rijksdienst, de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken,

De minister van Infrastructuur en Milieu, **september 2015**



Melanie Schultz van Haegen



Over het MIRT

Toelichting op het MIRT

Voor het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) het beleidskader dat de ruimtelijk economische- , water- , mobiliteits- en duurzaamheids/leefbaarheidsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor de rijksinvesteringen. Het Rijk investeert in projecten die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdiencapaciteit en projecten die nodig zijn om Nederland te beschermen tegen hoogwater en een tekort aan zoetwater. Door infrastructuur, bescherming tegen overstromingen, waterbeheer en duurzame ruimtelijke economische ontwikkeling in onderlinge samenhang te bekijken, wordt gelijktijdig aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland gewerkt. Ruimte en middelen zijn schaars in Nederland en er is in bepaalde gebieden sprake van een opeenstapeling van (soms) tegenstrijdige opgaven. Daarom moet goed gekeken worden hoe deze ruimte het beste in te richten is. Daar is een gezamenlijk beeld van de opgaven in een specifiek gebied voor nodig. Het Rijk en de decentrale overheden hebben daarom eind 2009 per MIRT-gebied een gebiedsagenda vastgesteld. Al deze gebiedsagenda's zijn in 2013 en 2014 geactualiseerd zodat ze aansluiten bij het nieuwe beleid en de meest recente ontwikkelingen. Dit MIRT Overzicht bevat per gebied de belangrijkste informatie uit de Gebiedsagenda. De agenda bevat een gezamenlijke visie en de door Rijk en regio samen onderkende opgave(n) van een gebied. Welke (strategische) opgaven worden opgepakt en welke oplossingen worden gekozen, bepalen Rijk en regio in samenspraak in jaarlijkse bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT) per regio.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) als bijlage bij de Begroting van IenM gaat over de financiële investeringen vanuit het Rijk in deze integrale, gezamenlijke opgaven en oplossingen (programma's en projecten). Om de interne procesgang bij het Rijk omtrent besluitvorming over de investeringen voor een ieder navolgbaar te maken, zijn de Spelregels van het MIRT afgesproken. Hierin staat beschreven wat de taken en rollen van partijen zijn, alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten.

Toelichting op het MIRT

Het MIRT kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat het MIRT uitgevoerd wordt. Deze vijf zijn:

1. de bestuurlijke overleggen per MIRT-gebied tussen Rijk en regio in het najaar,
2. de in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's,
3. het MIRT Onderzoek,
4. de Spelregels van het MIRT en
5. het MIRT Overzicht.

De eerste vier onderdelen worden hieronder uitgebreid toegelicht. Er wordt later apart ingegaan op het MIRT Overzicht.

Over het MIRT

Toelichting Begroting IenM

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft drie begrotingen:
1. de beleidsbegroting Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting,
2. de begroting van het Infrastructuurfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting) en
3. de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

De twee fondsbegrotingen van IenM, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, worden gevoed vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII via beleidsartikel 26 (Bijdrage Investeringsfondsen).

In de beleidsbegroting Hoofdstuk XII worden de uitgaven geraamd en verantwoord voor de beleidsuitgaven van IenM, waaronder beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot op de beleidsbegroting.

Op beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en programma's geraamd, evenals de uitgaven voor beheer, onderhoud en vervanging en renovatie van de infrastructuur. De doelstelling van het Infrastructuurfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, 319): "het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur". De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet (Stb. 2009, 107), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening en sinds 2015 ook waterkwaliteit.

De begrotingen van IenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Bestuurlijke overleggen MIRT
Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen het Rijk, de decentrale overheden, waterschappen, het bedrijfsleven en andere betrokken partijen. Om dit te faciliteren is er het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT). In het overleg staan, naast de lopende projecten, de Gebiedsagenda en strategische discussies die daaruit voortkomen centraal. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken en, waar nodig, bestuurlijke afspraken gemaakt. Bij de prioritering van opgaven en oplossingen gaat het Rijk uit van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de beleidsmix investeren, innoveren, informeren, infrastructuur en in stand houden. Om besluitvorming over infrastructuur, water en duurzame ruimtelijk-economische ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen decentrale bestuurders met verkeer en vervoer en water in hun portefeuille aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles en worden waterschappen en het bedrijfsleven – voor zover relevant – uitgenodigd. Er vinden met ingang van 2015 BO's MIRT plaats in vijf in plaats van zeven MIRT-gebieden: de regio's Zuidvleugel en Zuidwestelijke Delta zijn samengevoegd tot Zuidwest-Nederland en de regio's Brabant en Limburg zijn samengevoegd tot Zuid-Nederland. De resultaten van de BO's MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en tijdens het Notaoverleg MIRT in de Tweede Kamer besproken.

MIRT Gebiedsagenda's
De MIRT Gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de BO's MIRT en het maken van concrete (financiële) afspraken. Vanaf 2009 zijn door Rijk en regio gezamenlijk acht gebiedsagenda's opgesteld. Het gaat om Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost-Nederland en Noord-Nederland. De gebiedsagenda's van Noordwest-Nederland en Utrecht zijn inmiddels samengevoegd tot een gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland. Een gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen. Deel één beschrijft de visie, ambities en ontwikkelrichting van de betreffende regio en geeft een prioritering. Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven? De gebiedsagenda's zijn in de BO's MIRT vastgesteld en vormen sindsdien de onderlegger en visvijver voor deze overleggen. De gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen. Met de SVIR is het ruimtelijk- en

mobiliteitsbeleid van het Rijk geherformuleerd en gedeeltelijk gedecentraliseerd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en zijn keuzes gemaakt. Dit heeft in 2013 en 2014 een doorwerking gekregen in een actualisatie van de gebiedsagenda's. De centrale rol van de (geactualiseerde) gebiedsagenda's in het MIRT wordt versterkt door ze in te zetten als aanleiding voor een strategisch gesprek en als inhoudelijk kompas bij het prioriteren van opgaven en projecten, inclusief de rolverdeling tussen Rijk en regio.

MIRT Onderzoek

Het MIRT Onderzoek, dat getrokken kan worden door het Rijk of de regio, is er ofwel op gericht een (in de MIRT Gebiedsagenda opgenomen) opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren, danwel om een integrale gebiedsontwikkeling uitvoeringsgereed te maken. Het is echter geen eerste stap op weg naar een beslissing over een eventuele rijksinvestering. De uitkomst van een MIRT Onderzoek kan via aanscherping van de gebiedsagenda en/of na besluitvorming (conform de Spelregels van het MIRT) in bijvoorbeeld een BO MIRT aanleiding zijn om voor een bepaalde (set van) opgave(-n) een MIRT Verkenning te starten. Een MIRT Onderzoek dient te voldoen aan de principes van Sneller & Beter. Vanuit het Rijk-regio programma Vernieuwing MIRT -gericht op het klaar maken van het MIRT voor de toekomst- wordt het aanpakken van een MIRT opgave met de drie pijlers (brede blik, samenwerken en maatwerk) gestimuleerd. Er wordt momenteel veel ervaring opgedaan met de toepassing van deze drie pijlers bij een achttal MIRT Onderzoeken en Verkenningen rondom een bereikbaarheidsopgave.

Spelregels van het MIRT

Het doel van de Spelregels van het MIRT is het beschrijven van de rollen en taken van partijen alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De huidige spelregels schetsen het proces dat een MIRT opgave danwel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Er worden vier beslismomenten onderscheiden, te weten start-, voorkeurs-, project- en opleveringsbeslissing. Het doel hiervan is om te verantwoorden hoe de beslissing tot stand is gekomen, wat de beslissing inhoudelijk bevat en wat het eventuele vervolgtraject is. Per beslismoment dient te worden voldaan aan het bijbehorende informatieprofiel, waar wordt ingegaan op de opgave of probleemanalyse, oplossingsrichtingen, betrokken partijen, financiën, besluitvorming en aanpak vervolg.

De spelregels werken daarbij als een zeef. Er is, de opleverings-beslissing uitgezonderd, geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete (bestuurlijke) beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Vanaf de planuitwerkingsfase kan integrale gebiedsverkenning worden geknipt in verschillende (deel)projecten. Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie moet er dan voor zorgen dat de samenhang op gebiedsniveau bewaakt wordt.

De spelregels gelden voor alle betrokkenen bij een (mogelijke) MIRT opgave, project of programma in het fysieke domein. Dit geldt voor projecten en programma's van IenM voor het hele MIRT proces (verkenning, planuitwerking en realisatie). Bij de gebiedsgerichte verkenning worden ook de domeinen van de ministeries van Economische Zaken (EZ) en Binnenlandse Zaken (BZK) meegenomen. De trekker is verantwoordelijk voor de correcte toepassing van de spelregels. Zowel het Rijk als een decentrale overheid kan trekker zijn.

In 2011 zijn de spelregels geactualiseerd (TK 33000 A, nr 20, bijlage 2). Het betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernatting' in het kader van het Deltaprogramma, het integreren van de Sneller & Beter werkwijze en de wijziging van de Tracéwet. Momenteel worden de spelregels nogmaals geactualiseerd en in 2016 worden deze vastgesteld. De gedachten rond Vernieuwing MIRT/Meer Bereiken worden in de spelregels verwerkt, externe ontwikkelingen worden in de spelregels meegenomen en ook wordt gekeken of het wenselijk is spelregels voor MIRT Onderzoeken op te nemen.



Toelichting op het MIRT Overzicht 2016

Het MIRT Overzicht 2016
Wijzigingen ten opzichte van MIRT Projectenoverzicht 2015
Leeswijzer
Toelichting op de projectbladen

Het MIRT Overzicht 2016

Het MIRT Overzicht (voorheen MIRT Projectenboek) wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds met Prinsjesdag aangeboden aan de Tweede Kamer. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds zijn onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Het overzicht werd eerder zowel als boek als digitaal (app en website) aangeboden, maar met ingang van 2014 alleen nog digitaal. Dit heeft ook geleid tot de naamswijziging.

Met het MIRT Overzicht wordt inzicht gegeven in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek ruimtelijke rijksprojecten en -programma's die opgenomen zijn in de begroting van IenM (Infrastructurfonds en Deltafonds). Daarnaast wordt inzicht gegeven in de visie van de overheden op de verschillende MIRT-regio's en de ambities en prioritaire opgaven per MIRT-regio. Hierdoor is dit overzicht bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang en stand van zaken van de projecten en programma's. Daarnaast geeft het Overzicht ook inzicht in wat er qua brede opgaven speelt in elke MIRT-regio. In het MIRT Overzicht zijn investeringsprojecten en -programma's opgenomen waar sprake is van een fysiek ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook een subsidiëring van projecten of programma's van decentrale overheden.

Wijzigingen ten opzichte van MIRT Projectenoverzicht 2015

Van MIRT Projectenoverzicht 2015 naar MIRT Overzicht 2016
In 2014 is de naam gewijzigd van MIRT Projectenboek naar MIRT Projectenoverzicht omdat er voor het eerst, in het kader van het in principe alleen digitaal aanbieden van rijksinformatie, geen gedrukt exemplaar meer verscheen. Om nog sterker te benadrukken dat het MIRT meer is dan projecten en programma's alleen, is de naam dit jaar gewijzigd in MIRT Overzicht.

Paginanummers op PDF's
Mede op verzoek van de Tweede Kamer zijn er dit jaar in de PDF-versie van het MIRT Overzicht paginanummers opgenomen.

Begrotingstabellen niet meer opgenomen
In voorgaande jaren sloten de boeken en de app altijd af met een overzicht van de belangrijkste tabellen uit de Begroting van IenM. Dit jaar zijn in plaats van de tabellen waar mogelijk links opgenomen naar de belangrijkste Begrotingsartikelen.

Artikelnummer op Projectbladen
Om de koppeling tussen het MIRT Overzicht en de Begroting van IenM (Infrastructuurfonds en Deltafonds) verder te verbeteren, is op verzoek van de Tweede Kamer op de Projectbladen het artikel uit het Infrastructuurfonds of het Deltafonds waar het taakstellend budget van het project vermeld is, waar mogelijk opgenomen.

Toelichting op het MIRT Overzicht 2016

Samenvoeging en naamgeving MIRT-Gebieden
Zoals beschreven in 'Over het MIRT' is het aantal MIRT-regio's teruggebracht van zeven naar vijf. De samengevoegde regio's hebben echter nog geen gezamenlijke MIRT Gebiedsagenda en zijn daarom wat betreft de Gebiedsteksten en project- en programmabladen nog wel als losse regio's opgenomen. Tenslotte is de naam van het MIRT-gebied Noord-Holland | Utrecht | Flevoland gewijzigd in Noordwest-Nederland om beter aan te sluiten bij de namen van de overige gebieden.

MIRT Onderzoek
De MIRT Onderzoeken gaan binnen het MIRT een steeds nadrukkelijker rol spelen. Niet alleen vormen ze een logische start om opgaven vanuit de Gebiedsagenda nader te concretiseren, maar ook wordt er vanuit brede blik, samenwerking en maatwerk gekeken hoe de gedachten van Vernieuwing MIRT een permanente plek kunnen krijgen in de aanpak van opgaven, programma's en projecten. Daarnaast zijn de Onderzoeken ook gespreksonderwerpen in de BO's MIRT. Er zijn daarom dit jaar meer MIRT Onderzoeken opgenomen in het MIRT Overzicht en de onderzoeken hebben ook eigen MIRT-bladen gekregen.

MIRT en actieve mobiliteit
Tijdens het Notaoverleg MIRT in november 2014 is er een motie van Bashir aangenomen (Kamerstuk nr 34000-A 55)waarin is gevraagd om 'actieve mobiliteit/langzaam verkeer, zowel utilitair als recreatief' toe te voegen aan het MIRT. Dit is gebeurd door een tekst over actieve mobiliteit op te nemen in het onderdeel 'MIRT en…'

Leeswijzer

Deze printversie van het MIRT Overzicht 2016 valt uiteen in drie delen:

1. Algemeen
2. MIRT Gebieden
3. Financiën en VGR

In het algemene deel worden het MIRT en het MIRT Overzicht beschreven, krijgen de gerealiseerde projecten van de afgelopen vijf jaar een plek evenals de File top 50.

In het deel MIRT Gebieden staan de verschillende MIRT Gebieden centraal. Het gaat niet alleen om de projecten en programma's die in die gebieden spelen, maar ook nadrukkelijk om de (gezamenlijke) visie die overheden en andere partijen op het MIRT Gebied hebben. De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de MIRT Onderzoeken, de waterbladen en gebiedsontwikkelingen. Daarna volgen de bladen van de infraprojecten in de verkenning-, de planstudie- en realisatiefase. De bladen zijn op modaliteit gerangschikt conform de Begrotingsartikelen: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal-lokaal en hoofdvaarwegen.

In het laatste deel zijn een financiële toelichting opgenomen en weblinks naar de artikels van de Begroting (Infrastructuurfonds en Deltafonds). Ook bevat het laatste deel de Voortgangsrapportage over Tracéwetplichtige projecten (VGR).

Toelichting op de projectbladen

Zoals aangegeven, kiest het kabinet ervoor om in het MIRT Overzicht investeringsprojecten en -programma's op te nemen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het Rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het Rijk niet direct bij betrokken is, zoals bijvoorbeeld specifieke en gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Wel zijn enkele specifieke subsidieprogramma's zoals bijvoorbeeld Beter Benutten en het Meerjarenprogramma Ontsnippering opgenomen.

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven. Per artikel is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een onderzoek heeft de paarse kleur, een verkenning heeft een geel-oranje kleur, de planuitwerking een groene en de realisatie een rode kleur. Een enkel projectblad betreft een programma. Een programma bestaat uit projecten die soms in twee verschillende fasen zitten: planuitwerking en realisatie. Indien dit het geval is dan wordt de gecombineerde fase 'Planuitwerking/realisatie' gehanteerd. De kleur van het blad wordt bepaald door het zwaartepunt van de programmabegroting. Als het merendeel van de financiën in de planuitwerking zit, is het groen, anders rood.

Opgave
Beschrijving van de opgave; dit kan zowel een knelpunt/probleem als een (in de MIRT Gebiedsagenda opgenomen) opgave of kans zijn of een combinatie van beide.

Oplossing
De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen/onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt/probleem, of de wijze waarop er aan een opgave gewerkt wordt of een kans benut.

Planning
De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de openstelling. Bij verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het Tracé- of projectbesluit. Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400-A, nr 49) is aangegeven dat bij de getemporiseerde projecten van Wegen/Vaarwegen een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling. Het MIRT Overzicht neemt voor deze projecten dan ook een bandbreedte op.

Financiën
Het (taakstellend) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven. Het betreffende

artikel uit de Infrastructuurfonds, Deltafonds of Hoofdstuk XII staat hierbij aangegeven.

Politiek/bestuurlijk
Betreft of gaat in op de politiek/bestuurlijke afspraken van de ministeries van IenM, EZ en BZK (of hun voorgangers) met de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

Uitvoering
De wijze waarop de uitvoering gedaan wordt. Daar waar relevant wordt tevens aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt, indien van toepassing, ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten bij de betrokkenheid van de markt zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningsfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planuitwerkingsfase wordt op het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het uitvoeren van een project door de overheid alleen. Voor IenM-projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- de projectkosten bedragen meer dan € 60 mln;
- het project is na 2005 overgegaan naar de planuitwerkingsfase;
- Rijkswaterstaat/ProRail is verantwoordelijk voor de uitvoering, en
- het is geen Beheer- en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt voorgesorteerd op een bepaalde contractvorm (DBFM: Design, Build, Finance and Maintain, DBM: Design, Build and Maintain of DB: Design & Build).

File Top 50
Wanneer een Hoofdwegen-project een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een File Top 50-knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen
Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot bovengenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2014 tot en met augustus 2015 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit Overzicht 2016 ten opzichte van het Projectenoverzicht 2015 vermeld onder 2016. Wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als –dalingen)worden in ieder geval toegelicht indien de wijziging meer dan 10 procent is ten opzichte van de vorige begroting. Daarbij wordt aangegeven bij welk moment in de begrotingscyclus die wijziging heeft plaatsgevonden terwijl in de financiële tabellen de kolom 'vorig budget' is geschrapt. Hiermee is de aansluiting tussen het MIRT Overzicht en de (suppletoire) begrotingen verbeterd. Wijzigingen in het tijdschema worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan 1 jaar ten opzichte van de vorige begroting. Er worden alleen wijzigingen van de laatste vijf jaar opgenomen.

Lijst van afkortingen
In het MIRT Overzicht worden op meerdere plaatsen afkortingen gebruikt. De meest gebruikte afkortingen worden hieronder uitgeschreven.

Afkorting	*Uitgeschreven*
btw	Belasting Toegevoegde Waarde
DB	Design & Build
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DBM	Design, Build and Maintain
Ministerie BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
Ministerie EZ	Ministerie van Economische Zaken
Ministerie IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ministerie VenW	het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie VROM	het voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke kosten- en batenanalyse
NMCA	Nationale markt- en capaciteitsanalyse
PPC	Public Private Comparator
PPS	Publiek- Private samenwerking
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton


RR-VS-95
DERDE DINSDAG
IN SEPTEMBER

Het MIRT en...

In de MIRT Projectenboeken lag oorspronkelijk de focus op specifieke infrastructuur- en waterprojecten. Inmiddels is het MIRT breder geworden door de toevoeging van de R, de MIRT Gebiedsagenda's, de brede MIRT Onderzoeken en de strategische gesprekken tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT). Daarnaast spelen er meerdere beleidstrajecten en projecten die hun directe invloed hebben op het MIRT en omgekeerd. Door deze ontwikkelingen is het MIRT projectenboek doorontwikkeld naar het "het MIRT Overzicht". De focus ligt hierdoor –naast de projecten- meer op zaken die in directe relatie met het MIRT staan. In dit hoofdstuk gaan we in op de Vernieuwing van het MIRT en de trajecten die hiermee samenhangen. Daarom heet dit hoofdstuk "Het MIRT en...".

1. Het MIRT en nieuwe opgaven (Vernieuwing MIRT)

Nederland verandert. Steeds meer mensen trekken naar de stad, waardoor in en rond de steden de druk op de ruimte toeneemt. Het klimaat verandert. Informatietechnologie heeft meer invloed op het dagelijks leven; we zijn overal en altijd bereikbaar. Willen we ons land in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig houden dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig. We zullen verder moeten kijken dan nieuwe infrastructuur alleen. De sleutel tot oplossingen voor veel vraagstukken hebben het Rijk, de medeoverheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties vaak zelf in handen. Gezamenlijk kan bestaande infrastructuur immers beter worden benut of de beschikbare ruimte slimmer worden ingericht. Het MIRT speelt hierop in door zich te vernieuwen. Dat gebeurt in het Rijk-regio programma de Vernieuwing van het MIRT.

De aanpak staat voor:

- Met een **brede blik** kijken naar de opgave: zoeken naar synergie met andere ruimtelijke opgaven.
- **Maatwerk** bieden door slimme oplossingen: onder andere door te kijken naar ruimtelijke inrichting, zelfredzaamheid, gedragsbeïnvloeding en informatietechnologie. Rekening houden met onzekerheden en voortschrijdend inzicht (adaptief).
- **Samenwerken** vanuit gelijkwaardigheid: Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties trekken samen op.

Deze aanpak wordt onder meer toegepast in de verduurzaming van het MIRT, bij vervanging en renovatieopgaven en waterprojecten. Op het gebied van bereikbaarheid wordt de nieuwe aanpak toegepast in de programma's Beter Benutten (korte termijn maatregelen) en Vernieuwing MIRT/Meer Bereiken (middellange en lange termijn). Dit gebeurt onder andere in zes MIRT Onderzoeken en twee verkenningen.

De nieuwe kijk op bereikbaarheidsopgaven gaat nog steeds uit van de geconstateerde knelpunten, maar de analyse van dit knelpunt vindt uitgebreider plaats, kansen worden meegenomen en de oplossingen worden in een breder spectrum gezocht. Er wordt in deze zoektocht naar de andere modaliteiten gekeken en van deur tot deur reizen, maar ook zaken als ruimtelijke inrichting, gedragsbeïnvloeding en technologie worden in de analyse en in de oplossingsrichtingen nadrukkelijker dan voorheen meegenomen. Oplossingen worden in nauwe samenwerking met andere over-

Het MIRT en ...

heden, het bedrijfsleven, waterschappen en andere (maatschappelijke) partijen opgesteld. Tenslotte wordt er niet uitgegaan van een zekere geplande toekomst, maar worden er stappen gezet op weg naar de toekomst en kan iedere stap leiden tot aanscherping van het toekomstbeeld; het zogenaamd adaptief programmeren. Hier is bij het Deltaprogramma de afgelopen jaren al veel ervaring mee opgedaan.

Meer informatie:
- Website MIRT
- Website Beter Benutten
- Informatie Meer Bereiken

2. Het MIRT en active modes

Bij het stimuleren van betere bereikbaarheid denken we vaak in de eerste plaats aan auto en spoor. Zoals hierboven reeds vermeld, ontstaat er de laatste jaren meer aandacht voor andere modaliteiten. Lopen en fietsen - samen ook wel de active modes genoemd, spelen een belangrijke bijdrage in het vervoerssysteem van deur tot deur. Niet alleen als afzonderlijke modaliteit, maar vooral ook als onderdeel van een multimodale reis. Zo gaat vrijwel de helft van alle treinreizigers op de fiets naar het station. Ook de Tweede Kamer is van mening dat de active modes een belangrijke rol dienen te spelen in het MIRT. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een Motie van het lid Bashir (Kamerstuk 34000-A 55), waarop deze tekst een reactie vormt.

In geen ander land wordt zo veel gefietst als in Nederland. Met ruim 22 miljoen fietsen bezitten we gemiddeld meer dan één fiets per inwoner. Het fietsgebruik gaat voor een deel ten koste van het lopen, want op dat vlak moeten we meerdere landen voor laten gaan. De toename van het fietsgebruik is vooral zichtbaar in de Nederlandse steden. Landelijk bedraagt het aandeel fietsverplaatsingen 26 procent van het totaal aantal verplaatsingen maar in sommige steden (zoals Groningen) loopt dat op tot ruim de helft. Stedelijke dichtheid en nabijheid van functies spelen een belangrijke rol bij de vervoerskeuze. Een betere afstemming tussen stedelijke planning en mobiliteitsbeleid kan hiermee bijdragen aan meer duurzame mobiliteit. De active modes dragen dus vooral in de steden bij aan de leefbaarheid en de betere bereikbaarheid. Toch is daar nog de meeste winst te behalen. Meer dan de helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer, een afstand die de meeste fietsers acceptabel vinden. In het programma Beter Benutten wordt dan ook in samenspraak met de regio's gewerkt aan het stimuleren van de overstap van de auto naar de fiets. Ook wordt de fiets als een mogelijke oplossing voor een bereikbaarheidsknelpunt serieus meegenomen. Naast het utilitaire karakter van lopen en fietsen valt ook het recreatieve gebruik op. Ruim een kwart van alle fietsverplaatsingen, en maar liefst 40 procent van alle voetgangersverplaatsingen heeft een recreatief motief. Om het recreatieve gebruik te stimuleren wordt bijvoorbeeld in overleg met de spoorvervoerders gekeken naar ruimere mogelijkheden om fietsen mee te nemen buiten de spitstijden, en wordt bezien of ecoducten ook geschikt gemaakt kunnen worden voor wandelaars en fietsers.

Fietsbeleid is in principe een decentrale verantwoordelijkheid. De decentrale overheden maken bij de uitvoering van hun beleid gebruik van de Brede DoelUitkering (BDU). Het Rijk vervult een faciliterende en stimulerende rol zodat de decentrale overheden hun werk goed kunnen doen. Bij verschillende initiatieven heeft het Rijk ook zelf al een rol om bij te dragen aan een beter fietsklimaat, bijvoorbeeld Lokale aanpak Veilig Fietsen, Green Deal Fiets, City Deals - Agenda Stad en diverse verkeersveiligheidscampagnes. De drukte op de fietspaden en bijvoorbeeld slecht afgestemde verkeerslichten leiden soms al tot fietsfiles en de snelheidsverschillen tussen bijvoorbeeld e-bikes en bakfietsen kunnen tot gevaarlijke situaties leiden. De grote aantallen fietsen bij stations zorgen voor een belasting op de publieke ruimte, en moeten worden opgevangen in een enorme uitbreiding van het aantal stallingen. Vanuit het actieplan 'Fietsparkeren bij Stations' is een bijdrage van € 221 miljoen vrijgemaakt om bij te dragen aan oplossingen. Om de faciliterende rijksrol de komende jaren beter in te kunnen vullen participeert IenM in het Tour de Force-traject, initiatief van de decentrale overheden waarmee de (beleidsmatige) uitdagingen op het fietsdossier voor de komende jaren in kaart gebracht worden. In de 'Agenda fiets 2015-2020' worden doelen gesteld om het fietsgebruik te stimuleren.

Meer informatie:
- Nieuwsbericht Rijksoverheid Tour de Force
- Agenda Fiets 2015-2020

3. Het MIRT en water

Als gevolg van haar laaggelegen ligging en in combinatie met de klimaatverandering staat Nederland voor forse wateropgaven. In de Tussentijdse wijziging van het Nationaal Waterplan 2009-2015 (december 2014) is aangegeven volgens welke aanpak Nederland beschermd wordt tegen overstromingen en een tekort aan zoetwater. Het Deltaprogramma geeft jaarlijks een overzicht van de programmering van de maatregelen. In dit nationale programma werken Rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten nauw samen. Ook maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en organisaties met veel kennis over water zijn erbij betrokken.

In Nederland is water onlosmakelijk verbonden met ruimte. Maatregelen op het gebied van water hebben altijd ruimtelijke consequenties. Ze leggen beslag op ruimte, zoals bij de constructie van kunstwerken, of faciliteren bijvoorbeeld transport over water. Andersom hebben ruimtelijke maatregelen vaak ook gevolgen voor het watersysteem. Water is een integraal onderdeel van de inrichting van Nederland: water is ruimte. De verbinding tussen de opgaven op het gebied van water en ruimte en de mogelijke rol hierin van het MIRT zijn een van de onderwerpen van de vernieuwing van het MIRT.

In het MIRT Overzicht zijn de 'natte' opgaven en projecten opgenomen. Dit zijn de opgaven en projecten die een relatie hebben met ruimtelijke functies zoals ecologie, recreatie, economie en bereikbaarheid. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om opgaven en projecten op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

De stand van zaken bij de 'natte' projecten uit het MIRT Overzicht wordt jaarlijks gepresenteerd op een overzichtskaart. De meest recente versie daarvan is Water in kaart 2015.

Meer informatie:

- Deltacommissaris
- Water in kaart

4. Het MIRT en Vervanging en Renovatie

Binnen het MIRT is in toenemende mate sprake van vervanging en grootschalige renovatie van bestaande infrastructuur. Deze vervanging en renovatie opgaven bieden kansen om andere ruimtelijke opgaven te realiseren. Dit kan door de vervanging en renovatie opgaven breed aan te vliegen en samen met de omgeving vroeg in het project te verkennen of er meekoppelkansen zijn. Dit kan tot meerwaarde leiden. De renovatie of vervanging van een brug zou bijvoorbeeld de mogelijkheid kunnen bieden om de brug te verhogen, en daarmee de vaarweg te verruimen. Ook kan een vervanging of renovatieproject gekoppeld worden aan een gebiedsontwikkelingsproject van de regio. Zo kan mogelijk werk met werk gemaakt worden.
Deze aanpak wordt nu verder uitgewerkt, zodat hij bij de aankomende vervanging- en renovatieopgaven kan worden toegepast.

5. Het MIRT en duurzaamheid

Binnen het MIRT wordt duurzaamheid vertaald in drie hoofdlijnen: people, planet, profit. De verduurzaming van het MIRT is erop gericht duurzaamheid vanaf het begin mee te nemen in elk MIRT project. Hiervoor is een procesaanpak ontwikkeld die bestaat uit de volgende stappen:

1. Duurzaamheid wordt vanaf het begin meegenomen bij de start van elke MIRT fase (a), daarbij wordt breed gekeken naar opgaven en oplossingen en (b) actief samengewerkt met de gebiedspartners in het gebied en gebruik.
2. Het probleem of de opgave staat centraal in plaats van de oplossing en gebruik hierbij als instrument de Omgevingswijzer.
3. Houd ruimte om in te spelen op kansen en ontwikkelingen én rekening te houden met voortschrijdend inzicht.
4. Veranker duurzaamheid in de verschillende fasen van de opdracht/MIRT proces.

Deze aanpak wordt nu in een aantal pilots toegepast. Op basis hiervan wordt gekeken wat er nodig is om duurzaamheid nog beter in lopende en nieuw op te starten MIRT projecten te verankeren. Het uitwisselen van kennis en ervaring speelt een belangrijke rol daarbij.

Meer informatie:

- Omgevingswijzer

Het MIRT en ...

6. Het MIRT en de stad

Wereldwijd fungeren steden als magneten voor bevolking en bedrijvigheid. Steden spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van de economie en de groei van de werkgelegenheid. Ook in Nederland is die trek naar de stad zichtbaar. De meeste Nederlandse steden kennen een uitstekende uitgangspositie als het gaat om concurrentiekracht, innovatievermogen en leefbaarheid. Die goede uitgangspositie is echter niet vanzelfsprekend. Veel grote steden in Europa groeien harder dan in Nederland. Nieuwe technologische doorbraken kunnen een ingrijpend effect hebben op stedelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld als het gaat om bereikbaarheid en nieuwe vormen van mobiliteit. Bovendien staan steden, ook in Nederland, voor grote opgaven als klimaatverandering, energietransitie of sociale samenhang. Steden vormen kortom een brandpunt van grote kansen en uitdagingen.

Tegen deze achtergrond is door het kabinet een Agenda Stad aangekondigd om de groei, leefbaarheid en innovatie in Nederlandse steden te versterken. Op basis van proposities van steden, interactie met maatschappelijke partijen en adviezen van planbureaus en adviesraden wordt binnen de Agenda Stad een viertal uitgangspunten gehanteerd:

- Versterken van het stedennetwerk;
- Inzetten op adaptief vermogen en innovatie;
- Ruimte scheppen voor maatwerk en experimenten;
- Samenwerking op basis van gedeelde ambities.

Richting 2016 zal de werkwijze van Agenda Stad verder vorm krijgen in City Deals. City Deals zijn publiek-private afspraken over samenwerking bij innovatieve oplossingen voor een concrete, stedelijke opgave. City Deals formuleren een aansprekende ambitie ten aanzien van een of meerdere grote maatschappelijke opgaven, organiseren agglomeratiekracht door samenwerking tussen steden en stedelijke regio's, nemen publiek-private samenwerking tussen bedrijfsleven, overheden, kennispartners en maatschappelijke initiatieven als uitgangspunt en zijn innovatief en gericht op doorbraken. In het najaar van 2016 zullen de betrokken partijen samen de balans opmaken over de voortgang en de werkwijze rondom de City Deals.
Tegelijkertijd schenkt Nederland richting het Nederlands EU-voorzitterschap in de eerste helft van 2016 ook in Europees verband aandacht aan de stad. De Europese Agenda Stad zet in op het terugdringen en verbeteren van Europese regelgeving die stedelijke ontwikkeling onnodig beperkt (Better Regulation), betere toegankelijkheid en benutting van Europese fondsen en het delen van kennis en best practices over innovatieve oplossingen voor Europese stedelijke uitdagingen.

Meer informatie:

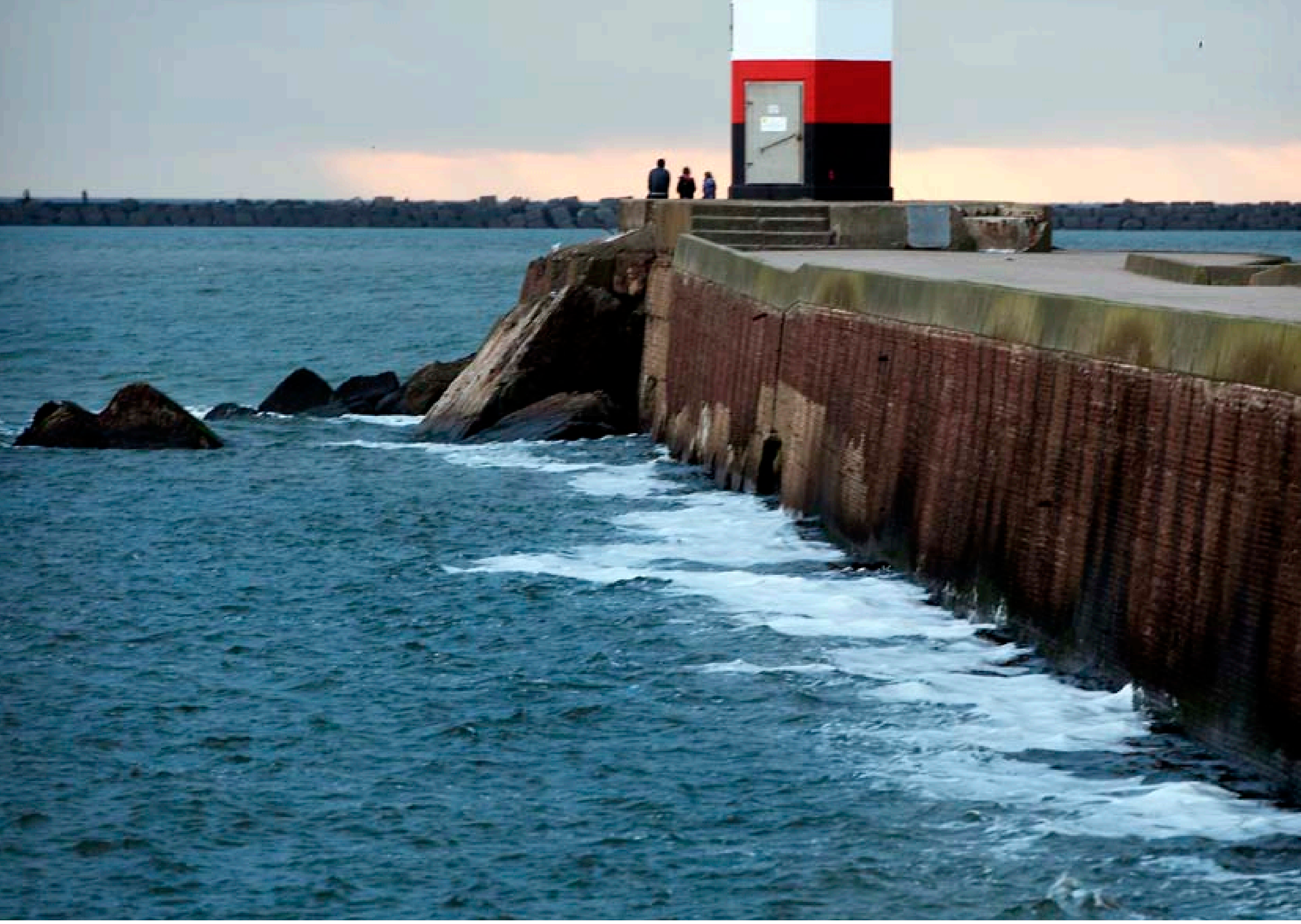
- Agenda Stad

7. Het MIRT en Energie

Nederland staat voor een forse opgave op het gebied van energie. Er wordt gewerkt aan de energietransitie van fossiele energie naar duurzame energie. Wind op zee, wind op land, zonne-energie, energie uit biomassa, geothermie en diverse andere innovatieve vormen van energieopwekking spelen daarbij een belangrijke rol. Met het Energieakkoord (september 2013) komt een duurzame energievoorziening een stap dichterbij. Naast de Rijksoverheid tekenden ook natuur- en milieuorganisaties, vakbonden, energieproducenten, netbeheerders, de bouwsector, woningcorporaties, chemiesector en vertegenwoordigers van burgerinitiatieven het Energieakkoord. Het streven is 14 procent duurzame energie in 2020 en 16 procent in 2023. Uiteindelijk zal de Nederlandse energievoorziening in 2050 volledig duurzaam zijn. De grote veranderingen in het energiesysteem van centraal naar decentraal en naar een grotere diversiteit in de energieopwekking hebben ruimtelijke consequenties voor productielocaties en energietransportnetwerken en vereisen een integrale aanpak.
Als voorbeeld windenergie op land. In de Structuurvisie Windenergie op land heeft het Rijk na overleg met de provincies 11 gebieden aangewezen die geschikt zijn voor windparken van minimaal 100 megawatt. De provinciale structuurvisies wijzen gebieden aan voor windparken kleiner dan 100 megawatt. Deze gebieden samen zijn nodig om een totaal vermogen van 6000 megawatt in 2020 te realiseren als bijdrage aan de doelstelling van 14 procent duurzame energie in 2020. Er zijn grote regionale verschillen in duurzame energieproductie. Wind op land zich concentreert in de kustprovincies en Flevoland. In Oost Nederland wordt veel biomassa benut voor duurzame energie en in West Nederland ontwikkelen zich projecten waar op grote schaal gebruik wordt gemaakt van warmte.

Meer informatie:

- Energieakkoord
- De brief van minister Schultz van Haegen (IenM) en minister Kamp (EZ) aan de Tweede Kamer over de structuurvisie Windenergie op Land (31-3-2014)



8. Het MIRT en regelgeving

Om de MIRT-projecten uit te voeren zijn alle partijen gebonden aan vigerende wet- en regelgeving. Er zijn echter gevallen mogelijk waarbij, door flexibeler met die wetten en regels om te gaan, projecten beter en sneller uitvoerbaar zijn. Hieronder worden twee wetten genoemd die van toepassing kunnen zijn in het MIRT.

Stelselherziening omgevingsrecht (wetsvoorstel Omgevingswet)

Op 1 juli 2015 is het wetsvoorstel Omgevingswet door de Tweede Kamer aangenomen. Het aangepaste wetsvoorstel is vervolgens aangeboden aan de Eerste Kamer. Het wetsvoorstel maakt onderdeel uit van de stelselherziening van het omgevingsrecht, met als doel de wet- en regelgeving gericht op de fysieke leefomgeving te vereenvoudigen en te bundelen. Andere onderdelen van de stelselherziening zijn onder andere het uitwerken van de uitvoeringsregelgeving van het wetsvoorstel en de voorbereiding van de implementatie en projecten in het kader van Nu al Eenvoudig Beter.

Meer informatie:

- Stelselherziening Omgevingswet

Crisis- en Herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) biedt overheden en marktpartijen eenvoudige en snelle procedures voor ruimtelijke besluiten en geeft (juridische) ruimte voor het vinden van creatieve oplossingen in het ruimtelijke domein. De Chw is op 31 maart 2010 in werking getreden als tijdelijke wetgeving in reactie op de financiële en economische crisis. Sinds 25 april 2013 is de Chw voor onbepaalde tijd verlengd, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet waar de Chw zal uiteindelijk in zal opgaan. De minister van Infrastructuur en Milieu coördineert de uitvoering van de Chw. Onder het Besluit uitvoering Chw aangewezen projecten kunnen onder andere, vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet, experimenteren met onderdelen van deze wet.

Meer informatie:

- Crisis- en herstelwet

MIRT ONDERZOEKEN

1. Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen
2. Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks
3. Alblasserwaard
4. Anders Benutten
5. Arnhem-Nijmegen
6. Bereikbaarheid Lelystad Airport
7. Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam
8. Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam
9. Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag
10. Brainport Avenue
11. Bruggen over de Twentekanalen
12. Concurrentiekracht Noord-Nederland
13. Corridor Oost (goederenvervoer)
14. Corridor Zuid (goederenvervoer)
15. Economie en ecologie Eems-Dollard in balans
16. Greenports en de samenwerking met Mainports
17. IJssel-Vechtdelta
18. Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad
19. Kennisas A2
20. Meerlaagsveiligheid Dordrecht
21. Optimale lange termijn veiligheidsstrategie Oosterschelde
22. Organisch bouwen
23. Rijksvastgoed Lelystad
24. Stedelijke bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam
25. Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad

MIRT Onderzoeken Nederland



Gerealiseerde projecten 2015

Onderstaand zijn projecten opgenomen die zijn gerealiseerd in de periode 1 juli 2014 t/m 30 juni 2015.

Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Ligplaats

HOOFDWEGEN *

1. A4 Burgerveen-Leiden
2. A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
3. N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn
4. N31 Leeuwarden (Haak)
5. N33 Assen-Zuidbroek
6. N35 Combiplan Nijverdal
7. N61 Hoek-Schoondijke

SPOORWEGEN PERSONEN

8. Den Haag CS NSP
9. Rijswijk-Schiedam (Ingebruikname 2-sporige tunnel Delft)
10. Station Barneveld Zuid
11. Station Nijmegen Goffert

REGIONALE / LOKALE INFRASTRUCTUUR

12. N62 Kanaalkruising Sluiskil

VAARWEGEN

13. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
14. Zuid-Willemsvaart, aanleg Máximakanaal en opwaarderen tot Veghel

* Betreft openstelling.

Gerealiseerde projecten 2015



Gerealiseerde projecten 2011-2015

GEREALISEERDE PROJECTEN 2015

1. A4 Burgerveen-Leiden
2. A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
3. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
4. Den Haag CS NSP
5. N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn
6. N31 Leeuwarden (Haak)
7. N33 Assen-Zuidbroek
8. N35 Combiplan Nijverdal
9. N61 Hoek-Schoondijke
10. N62 Kanaalkruising Sluiskil
11. Rijswijk-Schiedam (Ingebruikname 2-sporige tunnel Delft)
12. Station Barneveld Zuid
13. Station Nijmegen Goffert
14. Zuid-Willemsvaart, aanleg Máximakanaal en opwaarderen tot Veghel

GEREALISEERDE PROJECTEN 2014

15. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg / N200 Halfweg
16. Capaciteit Julianasluis Gouda
17. Nijmegen, tweede stadsbrug
18. N201
19. Sporen in Arnhem
20. Station Maastricht-Noord
21. Station Nijmegen-Lent
22. Rotterdam Centraal (NSP)
23. Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)
24. Walradar Noordzeekanaal
25. 1e tranche Actieprogramma Wegen (beleidskader Beter Benutten)

GEREALISEERDE PROJECTEN 2013

26. A2 Holendrecht-Oudenrijn
27. A2 Maasbracht-Geleen
28. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg
29. A12 Utrecht-Veenendaal
30. A28 Utrecht-Amersfoort
31. Hanzelijn
32. Maas (baggeren en kunstwerken)
33. N50 Ramspol-Ens
34. Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen)
35. Station Almere Poort
36. Station Dronten
37. Station Groningen Europapark
38. Station Halfweg-Zwanenburg
39. Station Hengelo Gezondheidspark
40. Station Hoevelaken
41. Station Kampen Zuid
42. Tilburg Noordwesttangent
43. Verbreding Maasgeul

GEREALISEERDE PROJECTEN 2012

44. A2 Oudenrijn-Everdingen
45. A9 Alkmaar-Uitgeest
46. A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum (noordbaan)
47. A74 Venlo
48. Amsterdam-Rijnkanaal/Lek
49. Busverbinding Zoetermeer-Rodenrijs
50. Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR)
51. Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)
52. Masterplan Haringvliet (conservering staal/ elektronica bewegingswerken)
53. Natte natuurprojecten IJsselmeergebied
54. N9 Koedijk-De Stolpen
55. Pilot Zandmoter Delflandse kust
56. Verruiming vaargeul Westerschelde
57. Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4,5 en 6)

GEREALISEERDE PROJECTEN 2011

58. A1 Diemen-Muiderberg
59. A1 Watergraafsmeer-Diemen
60. A1/A6 Muiderberg-Almere Stad West
61. A2 Leenderheide-Valkenswaard
62. A2/A27 Everdingen-Lunetten
63. A4 Badhoevendorp-Nieuwe Meer
64. A4 Burgerveen-Ringvaart Aquaduct
65. A9 Raasdorp-Badhoevedorp
66. A9 Velsen-Raasdorp
67. A10 Zuid Nieuwe Meer-Amstel
68. A12 Woerden-Oudenrijn
69. A28 Hattemerbroek-Lankhorst
70. A50 Valburg-Grijsoord
71. A58 Eindhoven (Batadorp)-Oirschot
72. Arnhem: Perrontunnel en Sporen
73. Halte Aziëhaven
74. Halte Sassenheim
75. N34 Omleiding Ommen
76. N57 Veersedam-Middelburg
77. Stamlijn Beerdam
78. Zaanlijn I

Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Water

Gerealiseerde projecten 2011-2015





Nationaal

Opgavenkaart
File Top 50
Infographic
Project- en programmabladen



Opgaven Nederland



Opgaven Nederland

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Gebied dat wordt beïnvloed door zwaardere bevingen

Economie

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Water

- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Eindhoven
- Greenport
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven met burger-medegebruik
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis

Regionaal

- High Tech Systemen & Materialen
- Maintenance
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Maritiem
- Recreatie (leisure)
- Agrarisch productielandschap

- Greenport
- Zeehaven van regionale betekenis - militair gebruik
- Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
- Kennis

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie
- Extensivering

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Knelpunt hoofdwegennet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Knelpunt hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Knelpunt grensoverschreidend spoor-vervoer
- Hoofdvaarwegennet
- Knelpunt hoofdvaarwegennet
- Knelpunt sluis
- Knelpunt brug
- Integrale multimodale ontwikkeling
- Achterlandverbindingen

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Knelpunt regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- Knelpunt brug
- Samenhangend HOV-netwerk

Opgaven Nederland

Natuur, Landschap & Erfgoed

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Natura 2000 - water

Nationaal Park

Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolitaan Landschap

Water

Primaire kering - voldoet niet
(Derde Toets)

Primaire kering - nader onderzoek
(Derde Toets)

Primaire kering - voldoet
(Derde Toets)

Piekafvoer / Afwatering

Peilbeheer / Peilfluctuatie

Afvoerverdeling

Afvoercapaciteit

Berging Zuidwestelijke Delta

Maeslantkering, Nieuwe Waterweg

Kustfundament / Zandsuppletie

Secundaire stuurknop

Sluis

Berging (zoekgebied)

Zandhonger

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

(Verbeteren) ecologische kwaliteit

Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling

Aandachtsgebied zoetwater door verzilting

Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk

Peilbeheer / Waterbuffers

Verzilting inlaatpunten

Watergerelateerde gebiedsontwikkeling / project

Noorderruimte

Energie

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW

(Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale

Windenergie

Gebied windenergie

Olie- en gaswinning

Energie uit water / Getijdenenergie

Geothermiecentrale

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

Buisleidingenstrook

Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning

File Top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven.
Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Naast de wegenprojecten die in dit MIRT Overzicht zijn opgenomen, investeert IenM in innovatieve verkeersmaatregelen. Ook via het programma Beter Benutten wordt
ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en bedrijfsleven.
De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van mei 2014 tot en met april 2015. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren ook andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten op het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop) locatie. Met het aanlegprogramma binnen het hoofdwegennet wordt gewerkt aan de knelpunten in de huidige File Top 50. De projecten bevinden zich hierbij in verschillende fasen: realisatie, planuitwerking of verkenning. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr 123).

Positie	Weg	Traject van	Traject naar	Koplocatie
1	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Crooswijk en Terbregseplein
2	A16	Breda	Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbregseplein
3	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten
4	A28	Zwolle	Utrecht	tussen De Uithof en Rijnsweerd
5	A13	Rijswijk	Rotterdam	tussen Overschie en Kleinpolderplein
6	A20	Gouda	Hoek van Holland	tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum
7	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen
8	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Cortlandt-Aquaduct en Nieuwerkerk Aan Den Ijssel
9	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Lexmond en Noordeloos
10	A4	Delft	Amsterdam	tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp
11	A9	Alkmaar	Amstelveen	tussen Raasdorp en Badhoevedorp
12	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge
13	A12	Den Haag	Arnhem	tussen Wageningen en Oosterbeek
14	A27	Gorinchem	Breda	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug
15	A50	Eindhoven	Arnhem	tussen Renkum en Grijsoord
16	A13	Rijswijk	Rotterdam	tussen Tu Delft en Berkel En Rodenrijs
17	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Gouwe en Zevenhuizen
18	A27	Utrecht	Almere	tussen Utrecht-Noord en Bilthoven
19	A27	Gorinchem	Utrecht	tussen Noordeloos en Lexmond
20	A7	Zurich	Amsterdam	tussen Purmerend-Zuid en Wijdewormer
21	N325	Arnhem	Arnhem Velperbroek	tussen Westervoort en Presikhaaf
22	A27	Almere	Utrecht	tussen Hilversum en Bilthoven
23	A15	Ridderkerk	Rozenburg	tussen Botlektunnel en Spijkenisse
24	A16	Breda	Rotterdam	tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel
25	A16	Rotterdam	Breda	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder
26	A16	Rotterdam	Breda	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord
27	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Eemnes en Soest
28	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Oosterbeek en Wageningen
29	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Diemen en Brug Over Het Amsterdam-Rijnkanaal
30	A1	Apeldoorn	Amsterdam	tussen Naarden-West en Muiderberg
31	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Everdingen en Lexmond
32	A27	Utrecht	Gorinchem	tussen Rijnsweerd en Lunetten
33	A15	Gorinchem	Ridderkerk	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
34	A58	Eindhoven	Breda	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel
35	A20	Hoek van Holland	Gouda	tussen Nieuwerkerk Aan Den Ijssel en Moordrecht
36	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Hoevelaken en Barneveld
37	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Nieuwegein en Oudenrijn
38	A27	Breda	Gorinchem	tussen Hank en Nieuwendijk
39	A12	Den Haag	Arnhem	tussen Hoograven en Lunetten
40	A9	Alkmaar	Amstelveen	tussen Badhoevedorp en Badhoevedorp
41	A2	Amsterdam	's-Hertogenbosch	tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn
42	A4	Amsterdam	Delft	tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam
43	A15	Ridderkerk	Gorinchem	tussen Papendrecht en Sliedrecht-West
44	A12	Arnhem	Den Haag	tussen Den Haag-Centrum en Malieveld
45	A15	Ridderkerk	Gorinchem	tussen Alblasserdam en Papendrecht
46	A13	Rotterdam	Rijswijk	tussen Tu Delft en Delft
47	A12	Oberhausen	Arnhem	tussen Zevenaar en Duiven
48	A58	Breda	Eindhoven	tussen Oirschot en Best
49	A4	Amsterdam	Delft	tussen Aquaduct Oude Rijn en Zoeterwoude-Rijndijk
50	A1	Amsterdam	Apeldoorn	tussen Amersfoort-Noord en Hoevelaken

File top 50


20
7
11
40
29
30
12
27
3
22
50
36
49
42
18
44
10
41
37
4
32
17
39
46
16
6
35
5
8
2
1
9
31
19
28
13
15
21
47
23
26
33
14
45
43
38
25
24
34
48

MIRT-ONDERZOEK

Greenports en de samenwerking met Mainports

PLANUITWERKING

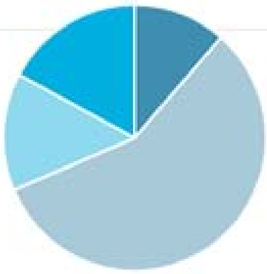
European Rail Traffic Management System (ERTMS)
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)
Grensoverschrijdend Spoorvervoer
Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

REALISATIE

Aanleg ATB-Vv A2 corridor en Brabantroute
Aki-Plan en Veiligheidsknelpunten
Aslastencluster I, II en III
Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)
Cameratoezicht op stations
ERTMS Pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS Expertisecentrum
Fietsparkeren bij Stations
Hoogwaterbeschermingsprogramma
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen
Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2
Kleine Stations
Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen
Meer Veilig 3
Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)
Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)
Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG)
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua
Page Risicoreductie
Programma Beter Benutten
Programma Kleine Functiewijzigingen
Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen
Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem
Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen
Project Reistijdverbetering
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor
Quick Wins Binnenhavens
Ruimte voor de Rivier
Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)
Toegankelijkheid Spoor
Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma
Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren
Walradarsystemen
ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma

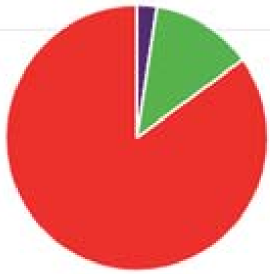
Infographic Nationaal

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



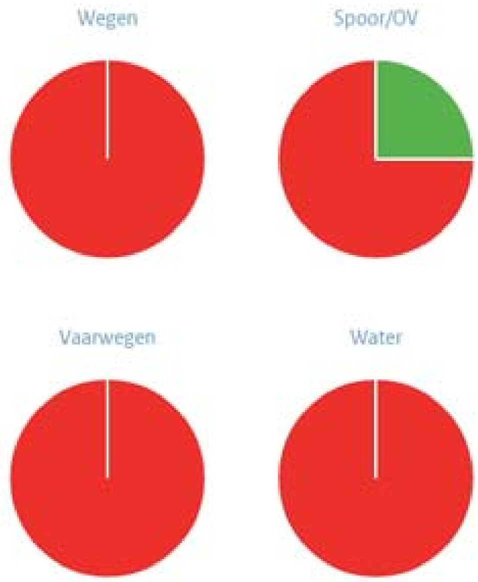
Wegen	4
Spoor/OV	20
Vaarwegen	5
Water	6

Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



Onderzoek	1
Verkenning	0
Planuitwerking	5
Realisatie	34

Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**



	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	0	4
Spoor/OV	0	0	5	15
Vaarwegen	0	0	0	5
Water	0	0	0	6

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

40

Totaal aantal projecten



Greenports en de samenwerking met Mainports

Gebied Nationaal
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In het bestuurlijke overleg (BO MIRT) 2014 hebben Rijk en regio, in nauw overleg met ondernemers, afgesproken te starten met een gezamenlijke studie naar het veranderend (logistiek) ruimtegebruik ten behoeve van de greenports in Zuid-Holland waarbij ook de relatie met de greenports Aalsmeer en Venlo en met Schiphol wordt gelegd.

De verbetering van de samenwerking tussen greenports en mainports is een onderwerp dat zowel bij het bedrijfsleven als bij overheden in de schijnwerpers staat. Niet zonder reden. Het zijn sterke economische sectoren die veel onderlinge relaties hebben, maar nog onvoldoende elkaars sterkten en synergiekansen benutten. De tuinbouwsector (de kapitaalintensieve sier-, bomen-, planten-, bollen-, fruit- en groenteteelt) staat voor steeds meer (nieuwe) uitdagingen en moet een transitie doormaken om wereldspeler te blijven. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om flexibel ruimtegebruik, moderisering, nieuwe verdienmodellen, innovatiekracht, clustering en minder afhankelijkheid van fossiele energie. Deze transitie heeft ruimtelijke en logistieke gevolgen. Binnen versketens vindt een toenemende vervlechting van productie, handel en logistiek (ook import/export) plaats. Er ontstaat steeds meer het besef dat de internationale handelspositie verder kan versterken als beide 'port-sectoren' beter samenwerken en elkaars krachten benutten.

Het doel van het MIRT Onderzoek is het formuleren van een zowel door overheden als door ondernemers gedragen kansrijke ruimtelijke en logistieke perspectieven en ontwikkelingsrichtingen die de internationale economische kracht van beide port-sectoren en daarmee van Nederland kunnen versterken.
Het beoogde resultaat is te komen tot een agenda of kader waar overheden en ondernemers, vanuit hun eigen rol, gezamenlijk uitvoering geven aan een strategie voor de ruimtelijk-economische versterking voor de korte en middellange termijn (2025/2028). Het is daarmee een handelingsperspectief voor de toekomst.

Planning Deze strategie en bijbehorende afspraken zijn in 2016 klaar. Als tussenstap wordt eind 2015 een (voortschrijdende) agenda gemaakt waarin de acties, het proces en mogelijk quick-win's voor 2016 in worden opgenomen.

Betrokkenen Rijk (IenM en EZ), Provincie Zuid-Holland, Greenports Westland/Oostland, Boskoop, Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer, Noord-Holland Noord en Venlo, de mainports Schiphol en Rotterdam en de markt via het ondernemersplatform "Green meets Port" en de Triple-Helix organisaties van greenports.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)



Opgave Voor zowel het stedelijk als landelijk gebied diende volgens de Nota Ruimte gestreefd te worden naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Bij Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) gaat het om intensivering van stedelijke centra en versterking van de open en groene gebieden rond de steden.

Oplossing Het Rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen die onderdelen van de stad hinderlijk van elkaar scheiden (zoals het spoorviaduct in Delft) en de centrumontwikkeling wordt bevorderd. De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. In de subsidiebeschikking is aangegeven welke kwaliteitsdrager(s) essentieel is/zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het project. Projecten in het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden of de Nieuwe Hollandsche Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Planning Het afgeven van de BIRKsubsidiebeschikking markeert de start van de realisatie van het project. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma liep tot 2010. De oplevering van de projecten vindt grosso modo plaats tussen 2012 en 2025.

Financiën Taakstellend budget: € 418 mln. Hoofdstuk HXII, artikel 13 ruimtelijke ontwikkeling.

Politiek/bestuurlijk
Convenanten: Spoorzone Delft.
Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Spoorzone Delft (zie onder andere motie Mastwijk, december 2003, TK 29200 XII, nr 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie De Nereé tot Babberich, november 2002, TK 28600, nr 59H). In 2011 en 2012 zijn diverse projecten gedecentraliseerd. Nadien is een aantal projecten (financieel) afgerond.
Uitvoering De rijksbijdragen gaan naar projecten waarbij diverse marktpartijen zijn betrokken. De marktpartijen dragen niet direct bij aan de grondexploitatie van projecten, maar zij voeren wel de regie over de vastgoedexploitatie. Voor de grondexploitatie zijn de gemeenten verantwoordelijk. Voor de vastgoedexploitatie zijn de marktpartijen verantwoordelijk.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.		•	•			•

Toelichting op de wijzigingen

2012: in het vervolg op het besluit van het kabinet tot actualisatie en decentralisatie van het ruimtelijk beleid is bezien welke BIRK projecten zich qua uitvoeringsgerichtheid en financiële huishouding lenen voor decentralisatie per 2011. De uitkomst hiervan is dat de subsidie van 10 projecten in 2011 is overgeheveld naar het Gemeentefonds en van 2 projecten is overgeheveld naar het Provinciefonds. In 2011 is het project Verplaatsing TNO naar Cromstrijen komen te vervallen. Daartoe is door betrokken partijen in juni 2011 een beëindigingsovereenkomst ondertekend.

2013: er zijn 3 projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.

2016: inmiddels zijn 9 projecten (financieel) afgerond.

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Gebied Nationaal
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Hoogwaterbeschermingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM (met waterschappen)
Fase Realisatie



Opgave Nederland wordt beschermd tegen overstromingen door primaire waterkeringen. Om de 12 jaar worden deze getoetst. Wanneer niet aan de gestelde normen wordt voldaan dienen maatregelen te worden genomen. Bij de laatste toetsing (2011) bleek dat van de dijken en duinen 2.408 km voldoen aan de norm en 1.302 km niet. Voor de kunstwerken is het beeld dat 868 kunstwerken voldoen aan de norm en 799 niet. In 2014 is een nieuw waterveiligheidsbeleid vastgesteld met daarvan afgeleid nieuwe normen. Vanaf 2017 zullen de keringen hieraan worden getoetst. Het streven is dat in 2050 aan de nieuwe normen wordt voldaan.

Oplossing Ongeveer de helft van de keringen die niet aan de huidige norm voldoet maakt deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's zoals het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie het desbetreffende projectblad). Voor het deel van de opgave dat nog niet is opgepakt is dit Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) opgesteld. Hierin wordt ook de opgave als gevolg van het nieuwe waterveiligheidsbeleid opgepakt.

Planning De programmering kent een voortrollend karakter waardoor een jaarlijkse actualisatie mogelijk is. De prioritering is gebaseerd op urgentie. De eerste jaren ligt de nadruk op verkenningen en planuitwerkingen als voorbereiding op de realisatie. Enkele projecten bevinden zich nu al in de realisatiefase. Eind 2016 zijn naar verwachting 40 projecten in de verkenningsfase, 5 in de planuitwerkingsfase en 5 projecten in realisatie. Daarnaast lopen er 5 project overstijgende verkenningen. Bij 17 projecten zal eind 2016 de waterveiligheidsdoelstelling zijn behaald.

Financiën Circa 90 procent van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen. De rest vrijwel volledig bij het Rijk. De versterking van de keringen van de waterschappen gebeurt op basis van cofinanciering. Rijk en waterschappen dragen ieder 50 procent van de kosten. De 50 procent-bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40 procent en een projectgebonden deel van 40 procent. Voor deze maatregelen is tot en met 2028 in totaal € 3.895 mln beschikbaar. De versterking van de rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2028 € 554 mln beschikbaar. Artikel DF 1.02.02.

Politiek/bestuurlijk De uitvoering van het HWBP wordt gecoördineerd door de Programmadirectie Hoogwaterbescherming, een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie van de waterschappen en het ministerie van IenM.

Uitvoering Het HWBP maakt deel uit van het Deltaprogramma met behoud van eigen organisatie en sturing.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2016: het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.

Hoogwaterbeschermings-programma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM (met waterschappen)
Fase Realisatie



Projecten programma 2015

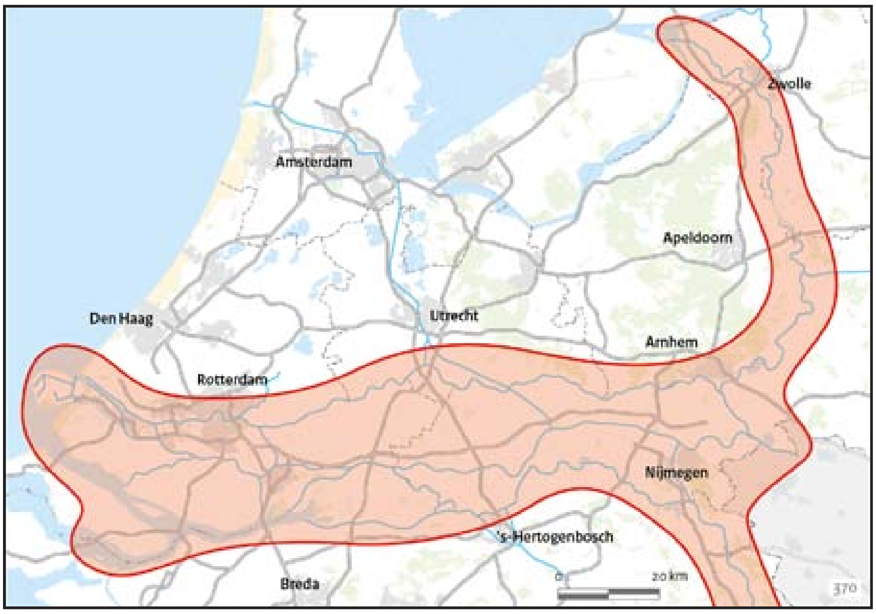
1. Lingewaal-Neerijnen
2. Opijnen-Ophemert
3. Waardenburg-Opijnen
4. Gorinchem
5. Vuren-Haaften
6. Diefdijk
7. Mastenbroek IJssel
8. Wolferen-Sprok
9. Zwolle
10. Gouderak
11. Noordzeekanaal
12. Capelle/Moordrecht
13. Randmeerdijk
14. Genemuiden-Hasselt
15. Pannerden/Loo
16. Gameren
17. IJsseldijk Gouda
18. Oevererosie Klaphek

Voorfinanciering

19. Dalfsen
20. Randmeerdijk Noordoostpolder
21. Geertruidenberg/ Amertak
22. Randmeerdijk Flevopolder
23. Delfzijl-Chemiepark
24. Chemiepark-Punt van Reide
25. Delfland-1
26. Wieringer Zeewering
27. Jannezand
28. Koppelstuk Markermeerdijk
29. Delfland-2
30. Lemsterhoek
31. Keersluis de Whaa
32. Stolwijkersluis
33. Koppelstuk Waddenzee-IJsselmeerdijk-Koegraszeedijk
34. Koppelstuk Waddenzee-IJsselmeerdijk-kunstwerken
35. Strijensas
36. Kunstwerken Vollenhove
37. Gemaal de Schans
38. Koppelstuk Waddenzee-IJsselmeerdijkvakken
39. Noorderhaven Harlingen
40. Eemshaven-Delfzijl
41. Rondom Kampen
42. Wieringermeer (c-kering)
43. Burghsluis-Schelphoek
44. Flaauwershaven/Borendamme
45. Loswal Hattem + Apeldoorns kanaal
46. Zuid-Beveland West
47. Emanuelpolder
48. Inlaag Zuidhoek/Bruinisse

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM en EZ
Fase Realisatie



Opgave Vanwege de afname van natuurareaal wordt een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ontwikkeld. De uiterwaarden zijn hier onderdeel van. Daarnaast worden ook rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. De voormalige ministeries LNV en VenW hebben afgesproken om 6.687 ha nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijntakken en de bedijkte Maas.

Oplossing Aankoop van landbouwgronden in uiterwaarden en inrichten als natuur draagt bij aan de realisatie van de EHS. Het beheer wordt gedaan door instanties als Staatsbosbeheer. Natuurontwikkeling is nadrukkelijk gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Zeven zogenaamde Autonome Ontwikkelingsprojecten (AO-projecten), dragen bij aan de waterveiligheidsdoelstellingen van de PKB Ruimte voor de Rivier.

Planning
2015: vijf AO-projecten gereed.
Twee AO-projecten (uiterwaardvergraving Afferdensche & Deestsche Waarden (2017) en uiterwaardvergraving Rijnwaardense Uiterwaarden (2018)) en het NURG-project Heesseltsche Waarden (2018), worden later opgeleverd. Meer hierover is te lezen in de 25e Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR25).

Financiën Taakstellend budget: € 125 mln (IenM). Artikel DF 1.02.02. NURG wordt gefinancierd door EZ en IenM, waarbij ieder 50 procent van de kosten van grondverwerving en inrichting draagt. Het IenM budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder 'Maatregelen in relatie tot. rivierverruiming'.

Politiek/bestuurlijk In oktober 1997 is een overeenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van VenW en LNV over de gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in uiterwaarden. Die afspraak is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. Volgens het onderhandelingsakkoord Natuur (2011) blijft het Rijk verantwoordelijk voor de ontwikkelopgave voor de gebieden waarvoor een specifieke rijksverantwoordelijkheid geldt, zoals de rijkswateren, Ruimte voor de Rivier, NURG en Maaswerken. De provincies zijn hierbij verantwoordelijk voor het natuurbeheer. In 2012 is besloten om, met het oog op de waterveiligheidsdoelstelling op de lange termijn, naast de AO-projecten het NURG-project Heesseltsche Uiterwaarden te realiseren. Hiermee draagt IenM ook bij aan het programma WaalWeelde (voor een veilige, natuurlijke en economisch sterke Waal) van de provincie Gelderland, die hier € 30 mln in investeert.

Uitvoering
Realisatie van projecten is een gedeelde verantwoordelijkheid van EZ en IenM.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave			●			
Oplossing						
Planning						
Financiën		●		●		
Pol./Best.			●			

Toelichting op de wijzigingen

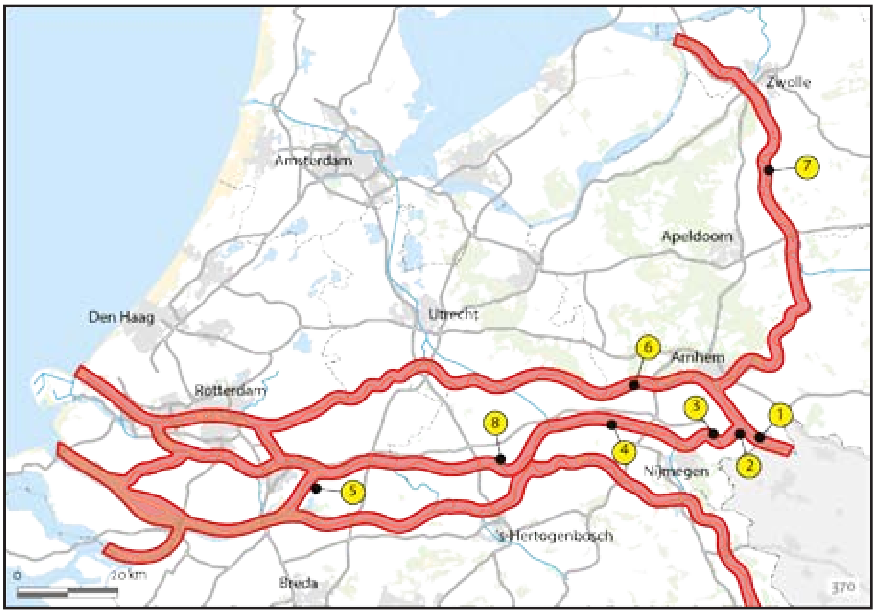
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 14 mln).

2013: de herijking van de restant NURG-opgave voor verwerking en inrichting ten behoeve van natuur, komt in 2012 aan de orde.

2014: de resultaten van de herijking worden in 2013 geïmplementeerd.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM en EZ
Fase Realisatie



Autonome Ontwikkelingsprojecten

Bovenstaande NURG-projecten worden uitgevoerd met de veiligheidsdoelstelling van de PKB Ruimte voor de Rivier.

1. Uiterwaardvergraving Rijnwaardense uiterwaarden
2. Uiterwaardvergraving Millingerwaard
3. Uiterwaardvergraving Bemmelse waarden
4. Uiterwaardvergraving Afferdensche- en Deestsche waarden
5. Natuurontwikkelingsproject Noordwaard
6. Uiterwaardvergraving Renkumse benedenwaarden en Wageningse benedenwaarden en veerstoep Lexkesveer
7. Uiterwaardvergraving Welsumerwaarden en Fortmonderwaarden natuur

Regulier NURG-project

8. Heesseltsche Uiterwaarden

Ruimte voor de Rivier

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De veiligheid in het rivierengebied voldoet niet aan de wettelijke norm. De veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming gebracht worden met de wettelijk vereiste norm. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de maatgevende Rijnafvoer van 16.000 m3/s bij Lobith en 3.800 m3/s voor de Maas bij Borgharen. Het maatregelenpakket dat hiervoor is samengesteld, moet bovendien een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied. Verwacht wordt dat de maatgevende rivierafvoer door klimaatverandering zal blijven toenemen. Om die reden zijn er in de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier tien gebieden ruimtelijk gereserveerd.

Oplossing De PKB Ruimte voor de Rivier is definitief vastgesteld in 2006. De PKB bestaat uit 34 samenhangende maatregelen langs de IJssel, de Nederrijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas (oorspronkelijk waren het 39 maatregelen; 5 maatregelen zijn inmiddels vervallen). Voor de maatregelen zijn de locatie en het soort maatregel (dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) vastgelegd (zie kaartje). Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor rivierverruiming. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier: water meer ruimte geven. Ruimte voor de Rivier is een zogenoemd Groot Project waarover twee maal per jaar aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd.

Planning
2007: start realisatie eerste project
2015: oplevering van 25 maatregelen
Negen maatregelen zullen na 2015 gereed zijn. Zie hiervoor ook de Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR25).

Financiën Taakstellend budget: € 2.386 mln. Artikel DF 1.01.03.

Politiek/bestuurlijk Vrijwel alle maatregelen zijn in de realisatiefase. Voor 99% van het PKB-budget is het bestemmingsplan of inrichtingsplan vastgesteld (peildatum 01-04-2015).

Uitvoering Ruimte voor de Rivier is onderdeel van het Deltaprogramma, met behoud van eigen besturing, programmaorganisatie en financiering. Het merendeel van de projecten is gegund en volop in uitvoering. Voor 98% van het PKB-budget is het werk gegund (peildatum 01-04-2015).

Projecthistorie

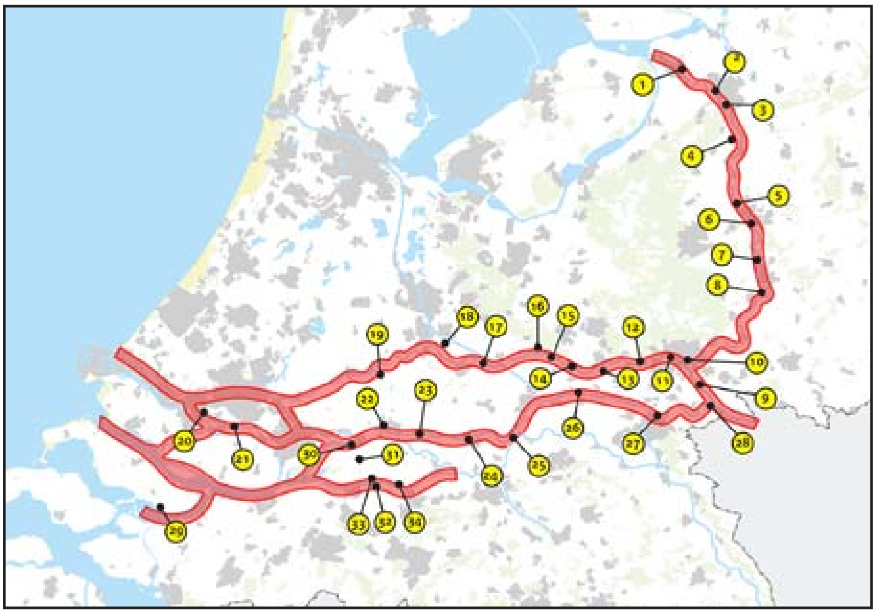
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing			•			
Planning		•	•			•
Financiën		•	•	•	•	
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2012: door nieuwe bekostigingssystematiek RWS is taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 131 mln). Budget verhoogd voor uitvoering diverse KRW-maatregelen (€ 12 mln) en inhuursystematiek RWS (€ 39 mln) en verlaagd voor taakstelling Regeerakkoord (€ 2,74 mln aanpassing omgevingsrecht, € 8 mln toepassing PPS) en tegenvallende ontvangsten (€ 64 mln).
2013: budgetaanpassing maatregel Kribverlaging Waal.
2014: van de dijkteruglegging Lent wordt verwacht dat deze alsnog in 2015 wordt opgeleverd, waardoor zeven projecten na 2015 worden opgeleverd. Hoogwatergeul bij Kampen wordt toegevoegd aan de PKB. Dit project zal samen met het Ruimte voor de Rivier project zomerbedverdieping Beneden IJssel binnen het programma worden uitgevoerd onder de naam Ruimte voor de Rivier IJsseldelta. In dit kader is PKB-budget verhoogd met € 74,1 mln.
2015: de financiële bijdrage van de regio (provincie Overijssel) aan de maatregel Ruimte voor de Rivier IJsseldelta is naar beneden bijgesteld, omdat € 35 mln door de provincie Overijssel in natura is/wordt geleverd door reeds uitgevoerd werk of door verworven onroerend goed ten behoeve van de maatregel.
2016: alle SNIP 3 beslissingen zijn genomen. Verder heeft de private initiatiefnemer voor project Huissensche Waarden zich teruggetrokken, hier zal de SNIP 3 opnieuw genomen moeten worden.

Ruimte voor de Rivier

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



1 Ruimte voor de Rivier IJsseldelta
2 Dijkverlegging Westenholte
3 Uiterwaardvergraving (Uwv) Scheller en Oldener Buitenwaarden
4 Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld
5 Uwv Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden
6 Uwv Bolwerksplas, Worp en Ossenwaard
7 Dijkverlegging Voorster Klei
8 Dijkverlegging Cortenoever
9 Uwv Huissensche Waarden
10 Dijkverbetering Nederrijn/Arnhemse- en Velperbroek
11 Uwv Meinerswijk
12 Uwv Doorwerthsche Waarden
13 Dijkverbetering Nederrijn/Betuwe/ Tieler- en Culemborgerwaard
14 Uwv Middelwaard
15 Uwv De Tollewaard
16 Obstakelverwijdering Machinistenschool Elst
17 Dijkverbetering Lek/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard
18 Uwv Honswijkerwaarden, stuweiland Hagestein, Hagesteinse Uiterwaard en Heerenwaard
19 Dijkverbetering Lek/Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden
20 Dijkverbetering Oude Maas/Voorne Putten
21 Dijkverbetering Oude Maas/Hoeksche Waard
22 Uwv bedrijventerrein Avelingen
23 Uwv Brakelse Benedenwaarden en dijkverlegging Buitenpolder Het Munnikenland
24 Kribverlaging Beneden-Waal
25 Kribverlaging Waal Fort St. Andries
26 Kribverlaging Midden-Waal
27 Dijkteruglegging Lent
28 Extra uwv Millingerwaard
29 Berging op het Volkerak Zoommeer
30 Ontpoldering Noordwaard (meestromend)
31 Dijkverbetering Steurgat/Land van Altena
32 Dijkverbetering Bergsche Maas/Land van Altena
33 Dijkverbetering Amer/Donge
34 Ontpoldering Overdiepse Polder (meestromend)

Tweede Hoogwaterbeschermings-programma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Een stelsel van primaire waterkeringen beschermt Nederland tegen overstromingen door zee, rivieren en meren. Het op juiste sterkte houden van deze waterkeringen is van groot belang voor het handhaven van de gewenste veiligheid tegen overstromen. De Waterwet schrijft voor dat om de twaalf jaar moet worden getoetst of de primaire waterkeringen in Nederland voldoen aan de wettelijke normen. Uit de eerste en de tweede Landelijke Rapportage Toetsing (in 1996 en 2001) bleek dat respectievelijk 549 en 680 km aan dijken, dammen en duinen en respectievelijk 82 en 206 van de zogenaamde kunstwerken niet aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast zijn acht locaties langs de Nederlandse kust bestempeld als 'zwakke schakels'. Voor deze locaties wordt voorzien dat zij binnen een termijn van 20 jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of versterking kunstwerken. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (88 in totaal) zijn opgenomen in het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2).

Planning In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn (zie VGR 7). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken (oplevering voorzien in 2021).

Financiën Het budget van HWBP-2 bedraagt € 3.051 mln. Artikel DF 1.01.01 en 1.01.02.

Politiek/bestuurlijk In 2011 is het HWBP-2 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. In dit kader is begin oktober 2011 de Basisrapportage aan de Kamer verstuurd. De eerste Voortgangsrapportage is in april 2012 aangeboden. Afspraken over gezamenlijke financiering door Rijk en waterschappen zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Water van 2011. Naar aanleiding van de derde Landelijke Rapportage Toetsing (2011) is een nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma opgesteld (zie het desbetreffende projectblad).

Uitvoering De eerste projecten zijn in 2007 gestart. De verbeteringsmaatregelen worden uitgevoerd door de beheerder (90 procent van de primaire waterkeringen is in beheer bij waterschappen, 9 procent bij Rijkswaterstaat en de rest bij derden, onder andere provincies/gemeenten) en worden gezamenlijk gefinancierd door het Rijk en de waterschappen. HWBP-2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

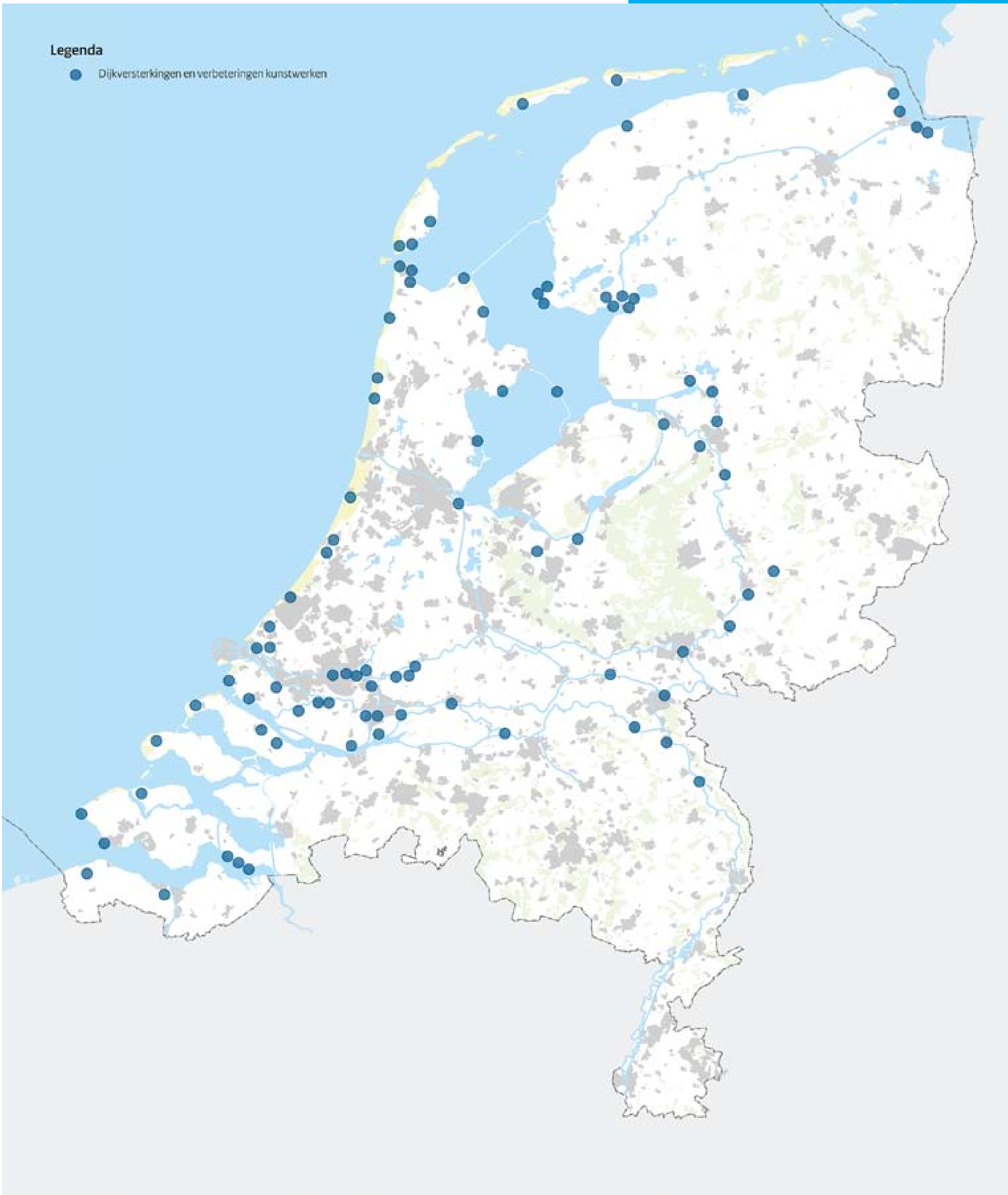
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						•
Financiën	•	•	•			•
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2011: overboeking dijkversterking Oude Maas teruggedraaid in verband met ongewijzigde definitie scope Ruimte voor de Rivier. Daarnaast is bijdrage 'doelmatig waterbeheer' van waterschappen € 81 mln per jaar als ontvangst in de begroting opgenomen; vanuit het provinciefonds (rivierdijkversterking) eenmalig € 39,8 mln toegevoegd.
2012: het HWBP-2 is in maart 2011 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. Actualisatie van de programmaraming is opgenomen in de Basisrapportage. In het budget is een bijdrage van de waterschappen opgenomen van € 1,2 mld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8,7 mln). Daarnaast is het budget aangepast met de toevoeging van € 55,9 mln vanuit FES, de subsidietaakstelling € 30,2 mln, de taakstelling vereenvoudiging omgevingsrecht € 3,4 mln en de ontvangstbijstelling van € 2,7 mln in 2010.
2013: budgetverlaging met € 35,3 mln. Bedrag is overgeheveld naar het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma.
2016: de Tweede Kamer is gemeld dat project Markermeerdijken in 2021 opgeleverd wordt (VGR 7). Tevens gemeld dat bij ontwerpbegroting 2016 er € 150 mln. vrijvalt van het programmabudget ten bate van het Deltafonds. € 100 mln wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 50 mln komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.

Tweede Hoogwaterbeschermings-programma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Programma Vervanging & Renovatie-hoofdwatersysteem

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Met name na de jaren 60 van de vorige eeuw zijn op grote schaal kunstwerken aangelegd. De technische levensduur van deze kunstwerken is beperkt en wordt ook beïnvloed door een meer intensief gebruik dan bij het ontwerp was voorzien. Daarom moet rekening worden gehouden met renovatie of vervanging. Voor het waarborgen van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer is functioneren van de kunstwerken immers essentieel.

Oplossing Het vervangen en renoveren van kunstwerken. De scope omvat alle objecten waar zich een levensduurproblematiek voordoet met gevolgen voor de waterveiligheid en beschikbaarheid voor het (zoet) waterbeheer. De projecten verlengen de levensduur van de objecten of vervangen de objecten zodat de beschikbaarheid van stormvloedkeringen, stuwen, gemalen, et cetera in stand wordt gehouden. Bij de prioritering wordt rekening gehouden met beschikbare financiële middelen. In de periode tot 2016 worden de meest urgente knelpunten aangepakt. In het project RINK (Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken) wordt de fysieke toestand van de kunstwerken geïnventariseerd, leidend tot een overzicht van knelpunten in de periode tot en met 2020, met een doorkijk naar de toekomst. Daarnaast wordt via het project VONK (VervangingsOpgave Natte Kunstwerken) gewerkt aan een uniforme systematiek voor de besluitvorming voor de periode na 2020. De bestaande functionaliteit van het kunstwerk blijft gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van overige infrastructuur. Het project Stroomlijn, dat een inhaalslag is om de vegetatie in de uiterwaarden op orde te brengen voor een veilige doorstroming van de grote rivieren bij hoogwater, is ook ondergebracht bij vervanging en renovatie.

Planning
2013: afronding project RINK, hierna uitwerking programmering
2016: afronding project VONK en het project Stroomlijn.
2018: afronding RINK-maatregelen IJsselmeergebied
2021: renovatie stuwensemble Lek en Nederrijn gereed.

Financiën Voor de periode 2015-2028 is € 886 mln beschikbaar. Artikel DF 3.02.03.

Uitvoering De projecten RINK, VONK en Stroomlijn worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het project renovatie stuwensemble Lek en Nederrijn (renovatie van sluis- en stuwcomplexen bij Hagestein, Amerongen en Driel) loopt reeds.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					●	
Planning	●	●				●
Financiën		●	●		●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: start uitvoering grootschalige renovatie na 2011. Op basis van inspecties wordt in 2011 een besluit genomen over de vervolgaanpak.

2012: grootschalige renovatie vanaf 2012. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 10 mln).

2013: begin 2012 is de scope opnieuw vastgesteld en zijn aanvullende financiële middelen van het Vervanging en Renovatie budget ter beschikking gesteld.

2014: het programma Vervanging en Renovatie is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: het taakstellend budget voor de renovatie van het stuwensemble is verhoogd met € 30 mln. Het project Stroomlijn is ook ondergebracht bij Vervanging en Renovatie.

2016: maatregelen volgend uit RINK-onderzoek worden uitgevoerd op verschillende objecten in het IJsselmeergebied (de andere onderdelen van het RINK project worden nog uitgewerkt). Renovatie stuwensemble twee jaar uitgesteld naar 2021.

Programma Vervanging & Renovatie-hoofdwatersysteem

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. In 2027 moeten de maatregelen zijn uitgevoerd en de doelen zijn gerealiseerd. Het betreffen onder meer de voor vissen slechte passeerbaarheid van stuwen, gemalen en waterkrachtcentrales, het ontbreken van geleidelijke en ecologisch functionerende overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water, een beperkte uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden en de gevoeligheden van diverse wateren voor afwenteling van stofstromen vanuit bovenstrooms gelegen watersystemen. In enkele gebieden is algenbloei een belangrijk aandachtspunt.

Oplossing De knelpunten kunnen grotendeels worden weggenomen door inrichtingsmaatregelen in het watersysteem. Het betreft een mix aan maatregelen gericht op de vispasseerbaarheid, ecologisch functioneren van watergangen en hun directe omgeving (oevers), helder en schoon water, herstel van habitats en van de natuurlijke dynamiek. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de KRW liep hiervoor een aantal programma's. Deze zijn in 2009 samengevoegd tot het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

Planning De KRW verplicht Europese lidstaten om in 2015 te voorzien in een goede chemische en ecologische toestand van alle oppervlaktewateren. Lidstaten kunnen toestemming krijgen om de doelen later, uiterlijk in 2027, te bereiken (faseren) of om doelen op een lager niveau vast te stellen. Nederland maakt gebruik van de mogelijkheid tot fasering.

2010: start realisatie eerste planperiode
2015: oplevering eerste planperiode
2016: start planuitwerking en realisatie tweede planperiode
2021: oplevering tweede planperiode
2022: start planuitwerking en realisatie derde planperiode
2027: oplevering derde planperiode en programma

Financiën Tot 2016 is in totaal € 469 mln beschikbaar (eerste planperiode). Artikel XII 12.01.03. Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is in het Deltafonds tot 2027 € 575 mln beschikbaar, artikel DF 7.01.01.

Politiek/bestuurlijk Het maatregelpakket en de onderbouwing voor de rijkswateren is opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW). Dit is in december 2009, tegelijk met de vier stroomgebiedbeheerplannen vastgesteld. De verkenning voor de tweede planperiode wordt in december 2015 afgesloten en zal dan overgaan naar de planuitwerking. Dan zijn eveneens de stroomgebiedbeheerplannen voor deze tweede planperiode en het BPRW 2016-2021 gereed.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●	●	●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: budgetverhoging financiële impuls KRW vanuit Provinciefonds door beëindiging rivierdijkversterking.

2012: budget verlaagd door de taakstelling uit het Regeerakkoord (€ 400 mln). Daarnaast zijn verdrogingsgelden overgeheveld naar EZ (€ 11 mln) en worden diverse KRW-maatregelen door Ruimte voor de Rivier uitgevoerd (€ 12 mln). Projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 90 mln).

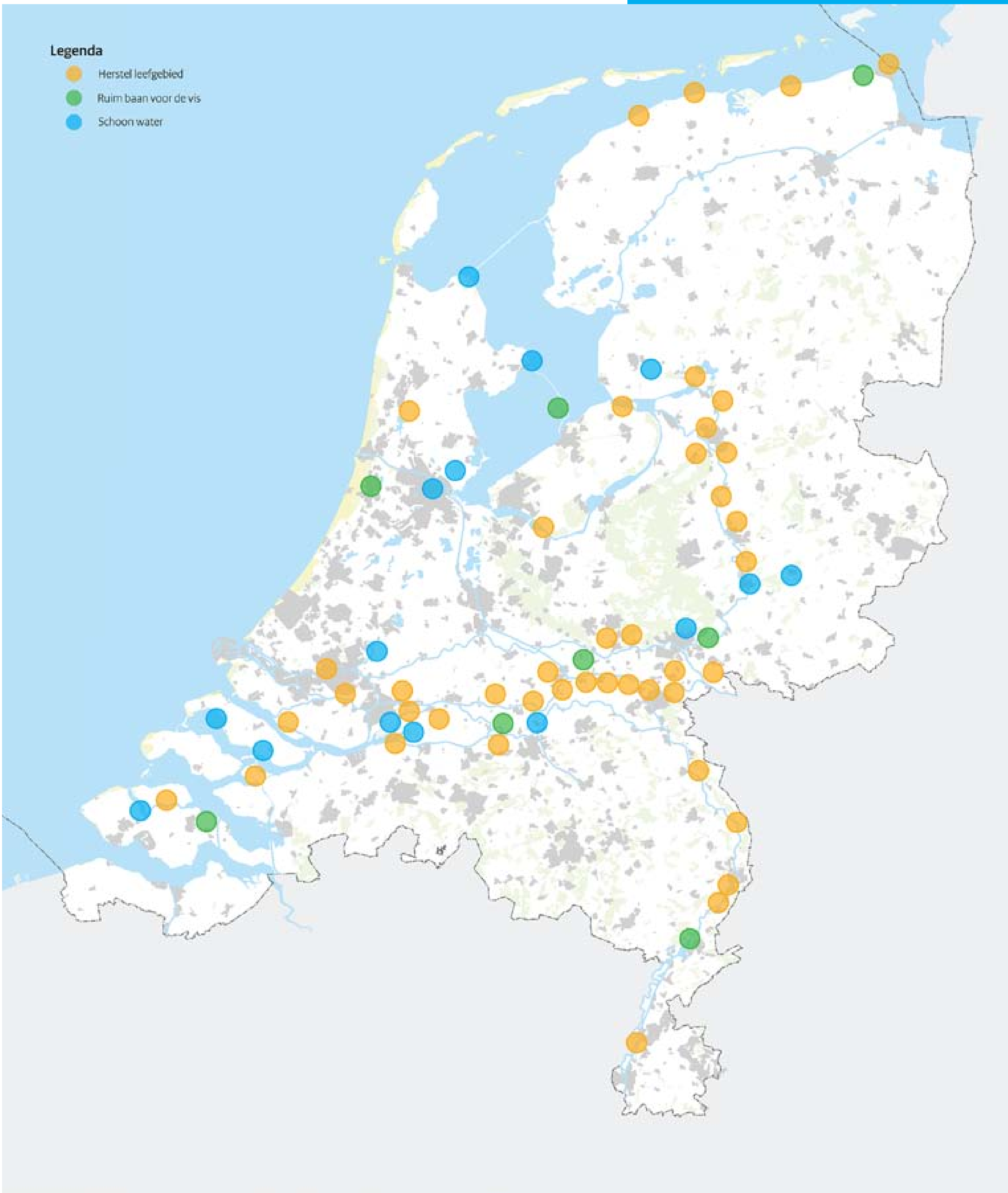
2013: budget verlaagd met € 8,3 mln door overheveling van een KRW maatregel (Langsdammen) naar Ruimte voor de Rivier en opgehoogd met € 1,1 mln voor KRW maatregel in het project Sophiapolder.

2014: budget verlaagd met € 41,4 mln door overheveling van Besluit beheer Haringvlietsluizen naar Deltafonds. Budget verhoogd met € 100,9 mln vanuit IF voor het vervolgprogramma. Budget tevens verhoogd met € 25,4 mln door onder andere diverse ontvangsten.

2015: in de begroting 2015 is er binnen het Deltafonds aanvullend op de reeds beschikbare middelen €472,9 mln voor de tweede en derde planperiode gereserveerd.

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterkwaliteit
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie




P
MAX. 24 uur
Art. 4 lid 3 BABW

Maatregelpakket verzorgingsplaatsen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het maatregelpakket verzorgingsplaatsen dient tegemoet te komen aan de behoefte aan meer parkeercapaciteit voor vrachtwagens op nationale en internationale corridors en de kwaliteit van verzorgingsplaatsen te verbeteren.

Oplossing Allereerst de aanleg van omstreeks 190 extra parkeerplaatsen op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa 10 locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast worden op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder wordt op 11 locaties langs de A7, A12, A27, A28 en A37 de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met omstreeks 130 parkeerplaatsen. Daarmee wordt tevens de kwaliteit van die verzorgingsplaatsen verbeterd. Aanvullend daarop wordt op circa 17 locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd en op basiskwaliteitsniveau gebracht. Tenslotte wordt ook de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Financiën Voor de uitvoering van de maatregelen is € 25 mln beschikbaar. Daarvan is bijna € 14 mln bestemd voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens op internationale corridors. Een bedrag van ruim € 8 mln is gereserveerd voor het uitbreiden van de capaciteit en het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verzorgingsplaatsen. De resterende € 3 mln is gereserveerd voor aanvullende kleine maatregelen en de kosten van beheer en onderhoud. Artikel IF 12.03.01.

Planning
2014-2016: realisatie

Uitvoering De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2016.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet moet in stand worden gehouden. De hierin aanwezige kunstwerken, zoals bruggen, hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg met name vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw en het intensievere gebruik neemt de opgave toe.

Oplossing Vervanging en renovatie van alle kunstwerken en andere objecten in het hoofdwegennet waar zich binnen de duur van het programma een opgave voordoet, omdat deze aan het eind van hun levensduur zijn. Allereerst vindt op basis van het ontwerp een inschatting plaats wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht waar op een termijn van 5 tot 15 jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, kunstwerken geïdentificeerd en per cluster (tranche) aan het programma toegevoegd.

Planning Dit programma is in 2012 gestart met maatregelen aan de meest urgente objecten. De al bestaande aanpak voor stalen bruggen maakt er deel van uit. In het overzicht Projecten in voorbereiding en uitvoering is de planning per project opgenomen. In de tweede helft van 2015 wordt de opdracht voorzien voor een nieuwe tranche projecten aan Rijkswaterstaat.

Financiën Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2015 tot en met 2028 een bedrag beschikbaar van circa € 3 mld. Voor een deel van deze middelen is op dit moment opdracht gegeven aan Rijkswaterstaat. Artikel IF 12.02.04.

Uitvoering Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●	●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: aan het programma is een tranche 2 toegevoegd.

2016: Voor de periode tot en met 2028 is, uit een eerdere reservering van € 3,1 mld (IF Art. 18), € 2,6 mld aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervanging en renovatieopgave.

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

WEGNR.	OBJECTEN	GEREED
A58	Kreekrakbrug tussen knooppunt Markiezaat en afslag Rilland	2015
A12	Galecopperbrug tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten	2015
A50	Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk	2016
div.	Tunneltechnische Installatie tunnels in Zuid- en Noord-Holland	2016
A27	Renovatie A27 Stichtse brug-Knooppunt Almere	2016
N3	Wantijbrug tussen Papendrecht en Dordrecht	2017
N15	Suurhoffbrug tussen Europoort en Oostvoorne	2017
A59	Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde/Drunen	2017
A22	Velsertunnel	2017
N200	Rijnlandse Boezemwaterbruggen	2018
A44	Kunstwerken A44/zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen/Hoofdvaart/Lisserweg	2018
N3	Dordrecht Zuid-Papendrecht, vervanging wegfundering	2019
A6	Lelystad Noord-Ketelbrug, vervanging wegfundering	2020
A16	Brienenoordbrug tussen de knooppunten Ridderkerk en Terbregseplein	2020
A76	Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth	2020

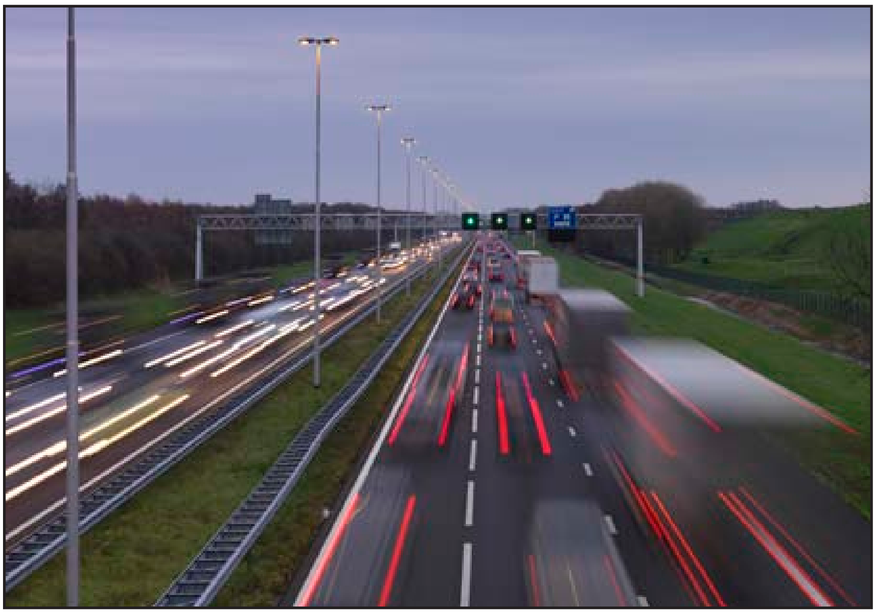
Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De Spoedwetprojecten zijn bekende bereikbaarheidsknelpunten in doorgaande verbindingen, met name op belangrijke schakels in de Randstad. Het Benuttingsprogramma Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) 2 is een vervolg op de Spoedwetprojecten (ZSM 1). De knelpunten vragen om een voortvarende aanpak.

Oplossing Door het nemen van benuttingsmaatregelen kan de capaciteit worden vergroot en de doorstroming op de betrokken weggedeelten worden bevorderd. Het gaat om het aanleggen van spitsstroken, plusstroken, bufferstroken, sobere verbredingen en het vergroten van de capaciteit van knooppunten en aansluitingen. De ZSM 1 projecten vallen onder de procedure van de Spoedwet wegverbreding.

Planning
Vanaf 2004: start realisatie
Vanaf 2005: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 1.752 mln (voor ZSM 1 en ZSM 2). Artikel IF 12.03.01.

Uitvoering Het programma is bijna volledig gerealiseerd. Volledige afronding van het programma wordt aankomend jaar voorzien.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●	●	●		●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het budget is verhoogd met € 228 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 412 mln).

2013: verlaging van het budget met € 20 mln, waarvan € 16 mln voor planuitwerking ZSM en € 4 mln wordt overgeheveld naar A9 Badhoevedorp ten behoeve van geluidsmaatregelen.

2014: het budget is bijgesteld vanwege diverse overboekingen aan spoedwetprojecten, een toezegging via BDU t.b.v. maatregelen op de Ring Zwolle, een overheveling vanuit het NSL-programma, indexatie en een meevaller binnen het ZSM-programma.

2016: het budget is bijgesteld vanwege indexatie, meevallers binnen de Spoedaanpak en een verrekening van de voorgefinancierde bijdrage vanuit ZSM voor de renovatie van de Hollandse brug.

ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

A. Wegaanpassingen van structurele aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp [1]	spitsstrook en knpt.	2x2	2x3			Gereed
2	A9	Knpt. Raasdorp - Knpt. Badhoevedorp	spits- en weefstrook	1x2	1x3			Gereed
3	A7	Zaanstad - Purmerend	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
4	A12	Zoetermeer - Zevenhuizen	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
5	A12	Zevenhuizen - Gouda	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
6	A12	Woerden - Gouda	plusstrook	1x3	1x4			Gereed
7	A12	Utrecht - Bunnik	extra rijstrook	2x3	2x4			Gereed
8	A12	Bunnik - Driebergen	plus- en rijstrook	2x2	2x4			Gereed
9	A12	Driebergen - Maarsbergen	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
10	A12	Veenendaal - Ede	plus- en weefstrook	2x2	2x3			Gereed
11	A9	Holendrecht - Diemen	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
12	A1	't Gooi	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
13	A1/6	Muiderberg - Almere Stad West	spitsstrook	1x3	1x4			Gereed
14	A1	Diemen - Muidenberg	wisselstrook	1x1	1x2			Gereed

B. Wegaanpassingen van semi-permanente aard [2]

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
15	A4	Knpt. Badhoevedorp - Knpt. Nieuwe Meer)	spits- en weefstrook	2x3	2x4			Gereed
16	A10 zuid	Knpt. Nieuwe Meer - Knpt. Amstel	spits- en weefstrook	2x3	2x4			Gereed
17	A2/A27	Everdingen - Lunetten	spits- en weefstrook	1x2	1x3			Gereed
18	A28	Utrecht - Leusden - Zuid [3]	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
19	A28	Leusden - Zuid - Knpt. Hoevelaken [3]	plusstrook en knpt.	1x2	1x3			Gereed
20	A1	Hoevelaken - Barneveld zuidbaan [1]	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
21	A27	Utrecht Noord - Knpt. Eemnes [4]	plusstrook	1x2	1x3	Meegenomen bij A27/A1		
22	A27	Gorinchem - Noordeloos	plusstrook	1x2	1x3			Gereed
23	A4	Leidschendam - Prins Clausplein	bufferstrook	1x3	1x4			Gereed
24	A12	Prins Clausplein - Voorburg	bufferstrook	1x4	1x5			Gereed
25	A13	Zestienhoven - Delft Zuid	spitsstrook	1x3	1x4			Gereed
26	A20	Terbregseplein	bufferstrook	1x4	1x5			Gereed
27	A8/A10	Coenplein [5]	spits- en bufferstrook	1x2	1x3			Gereed
28	A1	Knpt. Watergraafsmeer - Knpt. Diemen [1]	bufferstrook	2x3	2x4			Gereed
29	A50	Arnhem Centrum - Knpt. Beekbergen	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
30	A50/A1	Knpt. Beekbergen - Deventer Oost	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
31	A50/A1	Heteren - Valburg	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
32	A2	Knpt. Vught - Knpt. Ekkersweijer [6]	spitsstrook	2x2	2x3	Meegenomen bij ZSM 2		

C. Wegaanpassingen van tijdelijke aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
33	A2	Knpt. Batadorp - Knpt. Leenderheide	spits- en rijstrook	2x2	2x3			Gereed
34	A67	Knpt. Batadorp - Knpt. Leenderheide	spits- en rijstrook	2x2	2x3			Gereed

1) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.
2) Voor enkele ZSM 1b projecten die reeds zijn opengesteld worden nog geluidsplannen opgesteld en indien noodzakelijk uitgevoerd. Bij de projecten waarvoor nog een wegaanpassingsbesluit moet worden genomen, wordt het geluidsplan zoveel als mogelijk gelijktijdig met het wegaanpassingsbesluit vastgesteld en gerealiseerd.
3) Projecten zijn vervallen en samen met de ZSM 2-projecten A28 knooppunt Hoevelaken - Den Dolder en Den Dolder - De Uithof opgenomen in het nieuwe project A28 Utrecht-Amersfoort.
4) Project vervalt. Verbreding van A27 is opgenomen in de planuitwerking A27/A1 Utrecht Noord - knooppunt Eemnes – aansluiting Bunschoten.
5) Project is uit de spoedwet gehaald en overgeheveld naar het project A10 Tweede Coentunnel.
6) In het bestuurlijk overleg van mei 2007 is afgesproken om voor een structurele beperkte verbreding van de A2 Den Bosch-Eindhoven naar 2x3 te kiezen en de procedure voor spitsstroken te beëindigen en op te nemen als ZSM 2 project.

ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Projecten ZSM 2

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	TB	START	OPL.
1	A1	Laren - Eemnes [1]					Meegenomen bij ZSM 1	
2	A1	Eemnes - Eembrugge [2]		1x2	1x3		Meegenomen bij A27/A1	
3	A1/A28	Knpt. Hoevelaken [3]	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
4	A1/A35	Azelo - Buren	weefstrook	1x2	1x3			Gereed
5	A2	Leenderheide - Valkenswaard [4]	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
6	A6	Knpt. Emmeloord en aansl. 4, 5 en 10	verb. aansluitingen	nvt	nvt			Gereed
7	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	verpl. aansluiting	nvt	nvt		2012	2015
8	A12	Gouda - Woerden [4]	extra rijstrook	1x3	1x4			Gereed
9	A12	Woerden - Knpt. Oudenrijn [4]	extra rijstrook	1x3	1x4			Gereed
10	A27/A28	Knpt. Lunetten - Knpt. Rijnsweerd [4]	extra rijstrook	1x4	1x6			Gereed
11	A12	Knpt. Waterberg - Velperbroek [4]	extra rijstrook	2x2	2x3			Gereed
12	A15	Papendrecht - Sliedrecht Oost (Hardinxveld - Giessendam) [5]	extra rijstrook	1x2	1x3			Vervallen
13	A28	Knpt. Hattemerbroek - Knpt. Lankhorst [4]	extra rijstrook	2x2 2x3	2x3 2x4			Gereed
14	A28/A32	Knpt. Lankhorst	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
15	A50	Valburg - Grijsoord	extra rijstrook	2x2	2x3			Gereed
15a	A50	Knpt. Ewijk en Valburg	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
16	A58	Eindhoven (Knpt. Batadorp) - Oirschot	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
17	A12	Maarsbergen - Veenendaal incl. aansluiting Veenendaal [4]	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
18	A12/A18	Knpt. Oud-Dijk	extra rijstrook	1x1	1x2			Gereed
19	A28	Den Dolder - De Uithof [3]	form. spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
20	A2	Den Bosch - Eindhoven [4]	extra rijstrook	2x2	2x3			Gereed

1) Is betrokken in de studie A1 't Gooi (ZSM 1).
2) Project vervalt. Verbreding van A1 is opgenomen in de planuitwerking A27/A1 Utrecht Noord - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten.
3) Projecten zijn samen met ZSM1 projecten A28 Utrecht-Leusden Zuid en Leusden Zuid-knooppunt Hoevelaken opgenomen in de aanlegprojecten A28 Utrecht-Amersfoort en A28/A1 knooppunt Hoevelaken.
4) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.
5) Op basis van uitkomsten LMCA is dit project vervallen.

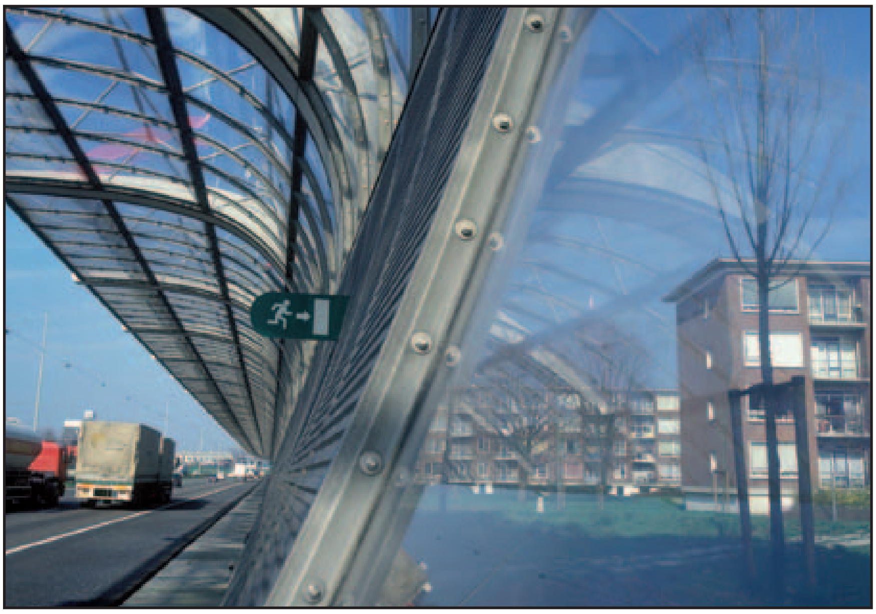
ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen en spoorwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei van de afgelopen twintig jaar is een extra aanpak nodig om de overlast op de rijksinfrastructuur te beperken.

Oplossing Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande Saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het wettelijk kader is opgenomen in het per juli 2012 in werking getreden Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het MJPG is gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 decibel (dB) als gevolg van een rijksweg, of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg (en woningen die in het kader van de saneringsoperatie tijdig zijn gemeld, evenals woningen langs aangewezen wegvakken die als gevolg van verkeersgroei een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan). Een wettelijk vastgelegd doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden, bijvoorbeeld: stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidschermen of isolatie van gevels. Het streven is de geluidsbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Bij de grote infrastructuurprojecten wordt de uitvoering van de sanering meegenomen binnen het project ('werk met werk maken').

Planning
2009: start voorbereiding uitvoering
2013-2020: procedures vaststelling saneringsplannen
2023: oplevering: grotendeels gereed in 2023. Door koppeling aan reeds geplande werkzaamheden wordt een deel van het programma in latere jaren gerealiseerd.

Financiën Programmabudget: € 888 mln. Artikel IF 13.03.01 (spoor) en IF 12.03.02 (wegen) en HXII.

Politiek/bestuurlijk Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenM. Momenteel wordt gekeken hoe de nog toe te wijzen budgetten zich verhouden tot de te nemen maatregelen en de gehanteerde saneringscriteria. De Tweede Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst hiervan.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●		●		
Financiën			●	●		
Pol./Best.			●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: bij het tijdschema is aangegeven dat start realisatie van dit programma gekoppeld is aan het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1), en dat realisatie van bepaalde maatregelen gekoppeld is aan het schema voor groot onderhoud zoals het vervanging van de bestaande wegdekken en spoorvernieuwing.

2012: de start van de realisatie van dit programma is gekoppeld aan het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1) en realisatie van bepaalde maatregelen is gekoppeld is aan het schema van groot onderhoud. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het programmabudget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 80 mln).

2013: op basis van nieuwe ramingen is de verdeling van het budget tussen weg en spoor aangepast. De planning is aangepast aan het in werking treden van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer per 1 juli 2012.

2014: de planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord.

Meer Veilig 3

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen en Verkeersveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het maatregelpakket Meer Veilig 3 beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegennet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties. Het pakket maatregelen is een vervolg op de eerder gerealiseerde pakketten Meer Veilig 1 en Meer Veilig 2.

Oplossing Om te komen tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid zijn allereerst locaties in beeld gebracht die op basis van het ongevalspatroon als risico-locaties kunnen worden aangemerkt. Op basis van het ongevalspatroon zijn voor die locaties effectieve maatregelen vastgesteld, gericht op het voorkomen van die ongevallen. Voor deze maatregelen is vervolgens de kosteneffectiviteit bepaald, waarbij de kosten van aanleg en onderhoud zijn afgewogen tegen de maatschappelijke baten als gevolg van de verwachte reductie van het aantal doden en gewonden. Op basis daarvan zijn binnen het beschikbare budget de meest kosteneffectieve maatregelen geselecteerd. Bij de maatregelen gaat het bijvoorbeeld om de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van invoegers en uitvoegers, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderail of het realiseren van lokale filebeveiligings-systemen.

Financiën Het taakstellend budget voor het pakket Meer Veilig 3 bedraagt € 37 mln (exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen – Nijverdal n.a.v. de Kamermotie Elias/Kuiken (TK 33400-A, 2012-2013, nr. 55)). Het resterende budget is inmiddels volledig belegd. Artikel IF 12.03.01.

Planning
2015-2018: realisatie

Uitvoering De realisatie van de maatregelen vindt plaats in de periode 2015-2018. Uitvoering vindt plaats in twee tranches. De eerste tranche is vanaf 2015 in uitvoering. Voor de maatregelen uit de tweede tranche wordt in 2015 gestart met de voorbereiding van de uitvoering. In totaal gaat het om 50 maatregelen in de eerste tranche en 33 maatregelen in de tweede tranche.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: reservering verbetering N35 Wijthmen – Nijverdal is apart opgenomen in de begroting

Grensoverschrijdend spoorvervoer

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Naar aanleiding van de initiatiefnota Grenzeloos Genoegen is in de Beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 26 november 2008 geconstateerd dat meer aandacht noodzakelijk is voor grensoverschrijdende treinverbindingen. Het gaat om verbindingen en maatregelen ter stimulering van internationaal personenvervoer. In het Regeerakkoord van 2012 is de ambitie van het kabinet verwoord. Belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer worden waar mogelijk weggenomen.

Oplossing Een oplossingsrichting is het mede-investeringen van IenM in de ontwikkeling van grensoverschrijdende treinverbindingen. Intensief overleg met de regio en deelstaat Noordrhein Westfalen (NRW) heeft geleid tot een 12-jarige concessie vanaf 2017 tussen Arnhem en Emmerich naar Düsseldorf. IenM draagt eenmalig € 6 mln bij. Er is besloten om het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland te elektrificeren en met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden tot 2031. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens draagt IenM € 7,5 mln bij (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln. Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt IenM de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine vanaf 2017/2018 en laat deze de komende 15 jaar doorrijden naar Hengelo. IenM draagt eenmalig € 9,33 mln bij. IenM heeft maximaal € 17 mln gereserveerd voor cofinanciering voor het verbeteren van de reistijd en kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van een onderzoek van de provincie Groningen. Tenslotte heeft IenM € 6 mln bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken.

Planning Per bovenstaand initiatief is er een andere planning.

Financiën Taakstellend budget: € 60 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen. Artikel IF 13.03.04.

Politiek/bestuurlijk In 2009 is het amendement Cramer/Koopmans (TK31700 A, nr 71) aangenomen. Dit amendement reserveert € 20 mln voor investeringen in internationale/ regionale spoorweginfrastructuur. Naar aanleiding van het amendement Koopmans/ Cramer (TK 32123 A, nr 16) is € 23,8 mln toegevoegd aan het budget. Dit wordt ingezet voor optimalisering van het traject Heerlen-grens (Aken), in de vorm van de elektrificatie van het spoor tussen Landgraaf en grens. Ter financiering van de ambitie vanuit het Regeerakkoord van 2010 is vanuit de Aanvullende Post € 50 mln beschikbaar gesteld.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●	●	●	●	●
Pol./Best.	●		●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is aangepast naar aanleiding van het amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16).

2012: projectbudget verlaagd door overboeking naar hoofdstuk XII (BDU) voor bijdrage aan de pilot Hengelo-Bad Bentheim.

2013: via amendement Koopmans/Cramer (31700A, nr 71) is € 6 mln toegevoegd aan de BDU voor het regionale project Maastricht–Lanaken (-Hasselt). Het kabinet heeft aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld voor de ambitie uit het Regeerakkoord om spoorvervoer over landsgrenzen heen een impuls te geven. Dit budget is bestemd voor grensoverschrijdend personenvervoer, met name voor het verbeteren van de verbindingen naar HSL- en ICE-stations net over de grenzen.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het budget verlaagd met € 7 mln. Daarnaast is € 2,9 mln overgeheveld naar de BDU voor de spoorlijn Roodeschool - Eemshaven en € 6 mln voor de verbinding Arnhem-Emmerich-Düsseldorf.

2015: voor elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens is € 7,5 mln gereserveerd.

2016: bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 4,7 mln. Daarnaast is € 6,5 mln overgeboekt naar Hoofdstuk XII ivm de uitkering aan de provincie Limburg elektrificatie.

Landelijk verbeterprogramma overwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen Personen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	
Pol./Best.						

Opgave Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben voor het kabinet hoge prioriteit. In de Derde Kadernota Railveiligheid is als veiligheidsdoelstelling 'permanente verbetering' opgenomen. Het Regeerakkoord (Rutte II) bevat de opgave dat er een verbeterprogramma komt om het aantal overwegincidenten te verminderen. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), geeft het ministerie van IenM, in samen met ProRail,decentrale overheden en andere betrokken partijen uitvoering aan die opgave. Elk incident heeft een grote impact op de omgeving en de samenleving. De afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen aan overweg-infrastructuur gerealiseerd. Er bestaan in Nederland in principe geen onveilige spoorwegovergangen. Een onveilige overweg wordt direct aangepakt. Toch vallen de meeste verkeersslachtoffers op het spoor nog steeds op overwegen veelal door onveilig gedrag van weggebruikers.

Oplossing Voor verdere vermindering van het aantal incidenten op overwegen wordt ingezet op een integrale aanpak van de overwegen: IenM neemt de regie om in nauwe samenwerking met decentrale overheden/wegbeheerders en ProRail maatregelen te vinden die ervoor zorgen dat het aantal incidenten afneemt. Deze maatregelen zullen zich zowel op aanpassing van het spoorsysteem als op aanpassing van het wegennet kunnen richten. Daarbij richt het programma zich primair op de meer generieke maatregelen. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Inzet is een vernieuwende aanpak waarbij gebruik wordt gemaakt van de in het programma Beter Benutten opgedane kennis en ervaringen waarbij het LVO een platform beoogt te zijn voor nieuwe initiatieven en het uitwisselen van kennis. Het doel van het LVO is het samen met betrokken partijen bevorderen van veilige en vlotte doorstroming van weg-en spoorverkeer op overwegen met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Voor specifieke projecten is cofinanciering door de decentrale overheden en IenM een uitgangspunt. Vanuit het Rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% van de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke maatregelen worden in beginsel door IenM gefinancierd.

Planning
2014: Start planuitwerking
Start realisatie: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners.
Oplevering: divers.

Financiën Landelijk: € 203 mln. Artikel IF 13.03.04.

Politiek/bestuurlijk De opdracht is opgenomen in het Regeerakkoord. Inzet van decentrale overheden is een vereiste.

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT

2015: in overleg met ProRail zijn over de pilot standaard langzaam verkeerstunnel van het programma PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Daarbij is gekozen voor overheveling van het resterende budget ad € 2,2 mln naar het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Dit programma geeft invulling aan het integrale overwegenbeleid van IenM en is in die zin een overkoepelend programma voor alle overwegprojecten.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen & goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking/realisatie



Opgave De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

Oplossing Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) kent vier speerpunten:
1. Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
2. Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt;
3. Kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
4. Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer.

Het betreft de volgende werkpakketten (zie de vijfde voortgangsrapportage van 11 maart 2011):
- Reizigerscorridors Alkmaar-Amsterdam, Amsterdam-Utrecht-Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen, Den Haag-Rotterdam-Breda en Breda-Eindhoven.
- Routering goederenvervoer Zuid- en Oost-Nederland.

De planuitwerkingen gaan ook in op eventuele effecten op de rest van het spoornet en ketenvoorzieningen voor onder andere fiets en auto, een nog intensiever gebruik van de Betuweroute, mogelijkheden van de binnenvaart en een lange termijn perspectief goederenvervoer.

Planning Diverse (Ontwerp-) Tracébesluiten en MER's: vanaf 2012 (afhankelijk per werkpakket). Start realisatie: vanaf 2013 (afhankelijk per werkpakket). In 2013 bestuurlijk besluit goederenroutering Oost Nederland; 2014 besluit over goederen-routering Zuid NL (MER Meteren - Boxtel). Juni 2014 is een besluit genomen over Goederen Oost Nederland, Amsterdam Centraal en Meteren-Boxtel. In december 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit Rijswijk-Delft Zuid vastgesteld In juni 2015 is het Tracébesluit Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vastge-steld. De meest recente planning van PHS is verwerkt in dit MIRT Overzicht en de kasplanning. Waar mogelijk en relevant is met de integrale planning rekening gehouden met onder andere ERTMS.

Financiën Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 2.752 mln (inclusief externe veiligheid, geluid, over-wegen, transfer, onderhoud, onzekerheids-marge 40%). Dit is exclusief OV SAAL, spoorcorridor Delft en sporendriehoek Noord-Nederland (conform motie Koopmans (TK 27658, nr 41)) en per 2013 eveneens exclusief fietsenstallingen. Van dit PHS-budget zijn in realisatiefase: bijdrage aan de Diezebrug (€ 2 mln) alsmede Doorstroom-station Utrecht (DSSU, € 314 mln). Artikel IF 13.03.04 en IF 13.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●	●	●		
Pol./Best.	●	●	●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: 4 juni 2010: kabinet neemt voorkeurs-beslissing genomen over invulling van PHS.

2012: voorkeursbeslissing is in 2010 in de Tweede Kamer behandeld. De uitwerkings-fase in januari 2011 gestart. In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgespro-ken. Voor dit project betreft het een bedrag van € 194 mln. Intentie is dat deze taakstel-lingen op PHS worden gerealiseerd. Daarnaast is € 4,6 mln toegevoegd van IF 14.03.01. Voor de periode 2012-2020 is totaal € 4,1 mln overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële en personele uitgaven daarop worden verantwoord.

2013: € 96 mln voor fietsenstallingen uit PHS gehaald en toegevoegd aan Fietsparkeren bij stations. In de IF begroting 2009 is aangege-ven dat PHS gedeeltelijk gefinancierd wordt vanuit een leenfaciliteit voor ProRail (€ 875 mln). Dit is in mindering gebracht op het totale projectbudget PHS en heeft geen effect op de voor PHS beschikbare middelen.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 projectbudget verlaagd met € 265 mln. Het budget is verhoogd met € 5,9 mln voor een kap op het 7e perron, noodzakelijke scopeuitbreiding voor reizigersspreiding en daarmee transferveiligheid.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen & goederen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking/realisatie

Overzicht financiële wijzigingen 2016:

- Bij Voorjaarsnota 2015 is het budget opgehoogd met € 127 mln;
- Daarnaast is € 7,3 mln overgeboekt naar het realisatieproject Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute omdat de aanleg hiervan gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS;
- Er is € 53,1 mln toegevoegd vanuit het project Punctualiteits- en capaciteits-knelpunten in verband met de integrale aanpak van Amsterdam CS;
- De vrijvallende middelen ad € 45,4 mln zijn toegevoegd vanuit het projectbudget OV SAAL MLT omdat uitbreiding op de Flevolijn niet noodzakelijk is;
- Er is € 14,5 mln toegevoegd vanuit het programma Kleine functiewijzigingen in verband met het onder PHS realiseren van de benodigde opstelcapaciteit Uitgeest.
- Vanuit de investeringsruimte is € 85,9 mln overgeboekt ter dekking van de meerkosten Rijswijk-Delft Zuid. Het oorspronkelijke budget was gebaseerd op een globalere indicatie ten behoeve van de Voorkeursbeslissing voor het gehele programma PHS uit 2010. Ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit is een nieuwe kostenraming opgesteld.
- Het realisatiebudget voor het Doorstroomstation Utrecht is met € 29,5 mln verhoogd ter dekking van gevolgkosten van ontwerpaanpasingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfasering om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen.
- Tenslotte zou de financiering van PHS deels plaatsvinden via een leenfaciliteit van € 875 mln (Kamerstuk 28165, nr. 105). De rente en aflossing van de eerste € 675 mln zou door het ministerie van Financiën worden gedragen en de resterende € 200 mln door IenM. Bij nadere uitwerking van de vormgeving van de leningen bleek sprake van een substantieel BTW en prijsindexatie risico. In overleg met de Minister van Financiën is hierop besloten geen leningen aan te gaan voor PHS maar om het begrotingskader (en hiermee het PHS budget) te verhogen met de € 675 mln waarvoor financiën de aflossing zou dragen. IenM had voor de periode tot en met 2028 € 116 mln aan rente en aflossing gereserveerd voor de lening van € 200 mln onder "bestemd". Na het besluit tot kaderverhoging in plaats van lenen is deze €116 mln eveneens toegevoegd aan het PHS budget. Het vervallen van de leenfaciliteit voor PHS levert hierdoor in de periode tot en met 2028 een kasspanning op van € 84 mln. Deze spanning wordt opgevangen binnen PHS.

Politiek/bestuurlijk Gelet op de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het behoud van flexibiliteit, is PHS vooralsnog niet opgesplitst in losse projectbladen voor de specifieke planuitwerkingen. Voor de sporendriehoek Noord-Nederland (deel RSP) en OV SAAL zijn vanwege de separate besluitvormingstrajecten wel aparte projectbladen opgenomen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget per saldo verlaagd met € 8 mln.

2016: zie de aangegeven verschillende financiële wijzigingen: aanpassing budget in Voorjaarsnota en verplaatsing gelden tussen projecten



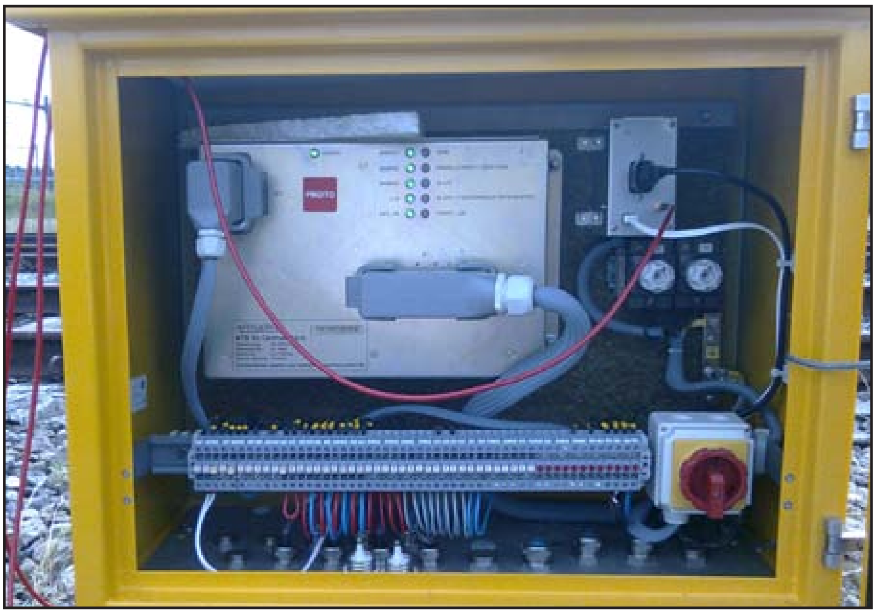
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen & goederen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking/realisatie



Aanleg ATB-Vv A2 corridor en Brabantroute

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen & goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Eén van de maatregelen om de railveiligheid te verbeteren is de aanpak van zogenaamde rood-sein-passages (stoptonend sein passages ofwel "STS-passages"). Door de implementatie van het systeem Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen worden zowel de kans op STS-passages als de daaraan verbonden risico's, als zo'n STS-passage toch plaatsvindt, gereduceerd. Eind 2014 waren circa 2.500 seinen hiermee uitgerust. Op 25 november 2014 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen om, in aanvulling hierop, 400 extra seinen hiermee uit te rusten (kamerstuk 29893, nr. 177). Deze zullen worden aangelegd op de twee corridors waar in de komende jaren de intensiteit van het treinverkeer het sterkst zal toenemen. De bijdrage aan de railveiligheid zal hier naar verwachting het grootst zijn.

Oplossing Circa 400 seinen worden uitgerust met een ATB-Vv-installatie. Het betreft seinen op de volgende corridors:

- De zogenaamde "A2-corridor" tussen Alkmaar en Maastricht. Op een deel van deze corridor zal naar verwachting al vanaf 2017 een intensievere treindienst plaatsvinden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).
- De zogenaamde "Brabantroute" tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Ook dit is één van de PHS-corridors.

Bovendien zal het goederenverkeer op dit traject in de komende jaren toenemen als gevolg van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen. Hierdoor zal de spoorcapaciteit van de grensovergang bij Zevenaar beperkt worden en, als gevolg daarvan, meer goederenverkeer gebruik gaan maken van de grensovergang bij Venlo en de Brabantroute.

Planning
2014: projectbesluit
2015: opdrachtverlening aan ProRail en start aanbesteding
2016: start aanleg
2017: afsluiting project

Financiën
€ 19 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk
2014: Tweede Kamer door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd over voornemen om 400 extra seinen met ATB-Vv uit te rusten.

Uitvoering Aanbesteding zal op basis van Design & Construct plaatsvinden.

Projecthistorie

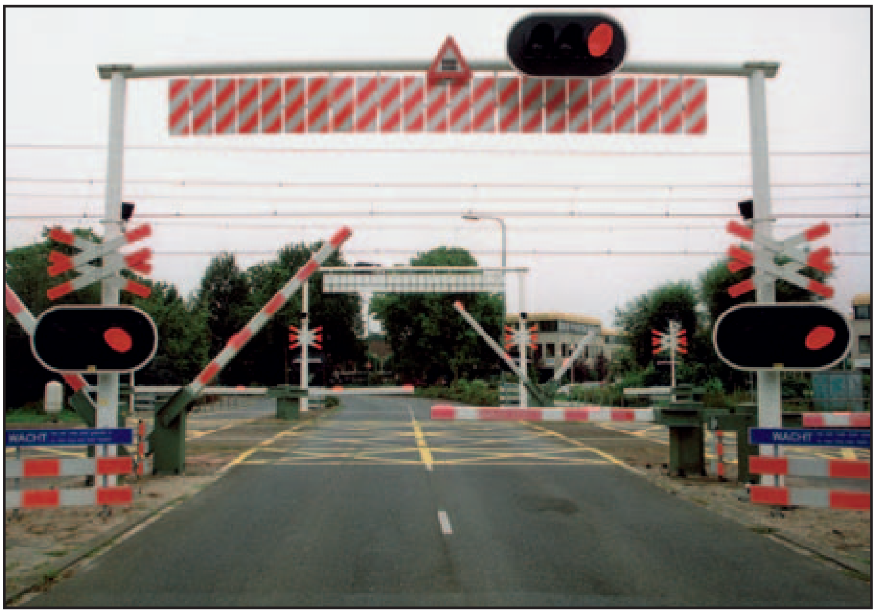
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: project is nieuw toegevoegd aan het MIRT.

AKI-plan en veiligheidsknelpunten

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het railveiligheidsbeleid streeft naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen bij botsingen op overwegen. In de 2e Kadernota Railveiligheid is als mijlpaal voor 2010 opgenomen dat het meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen op 24 of minder uit komt, een halvering ten opzichte van 1985. Deze mijlpaal is bereikt, onder meer door het sluiten van spoorwegovergangen en de ombouw van ca. 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomeninstallaties en het nemen van Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) maatregelen, gericht op veilig gedrag van weggebruikers. In 2010 is de 3e Kadernota Railveiligheid uitgebracht (TK 29893, nr 106) . Het beleid voor de periode tot 2020 is gericht op het permanent verbeteren van het huidige hoge veiligheidsniveau. Het AKI-plan en het PVVO-programma bevinden zich in een afrondende fase. Inmiddels is een nieuw integraal overwegenprogramma gestart, het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (zie desbetreffend projectblad).

Oplossing Ingezet wordt op maatregelen die het meest kosten/ baten-effectief zijn. In 2002 is als voortzetting van het AKI veiligheidsknelpunten programma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr 4 en nr 80). Bij de 3e Kadernota Railveiligheid heeft ProRail in 2010 een nieuw actieplan opgesteld gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid (PVVO nieuw; TK 29893, nr. 106 en nr. 111) door kosten- effectieve maatregelen, gericht op veiligheid op overwegen. Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten (PVVO oud) en maatregelen uit het actieplan Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 (PVVO nieuw). Voor verbetering van de overwegveiligheid worden ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van andere MIRT projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente), PHS en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Bij deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Planning
Realisatie: 2001-2015

Financiën Taakstellend budget: € 392 mln.
Artikel IF13.03.01.

Projecthistorie

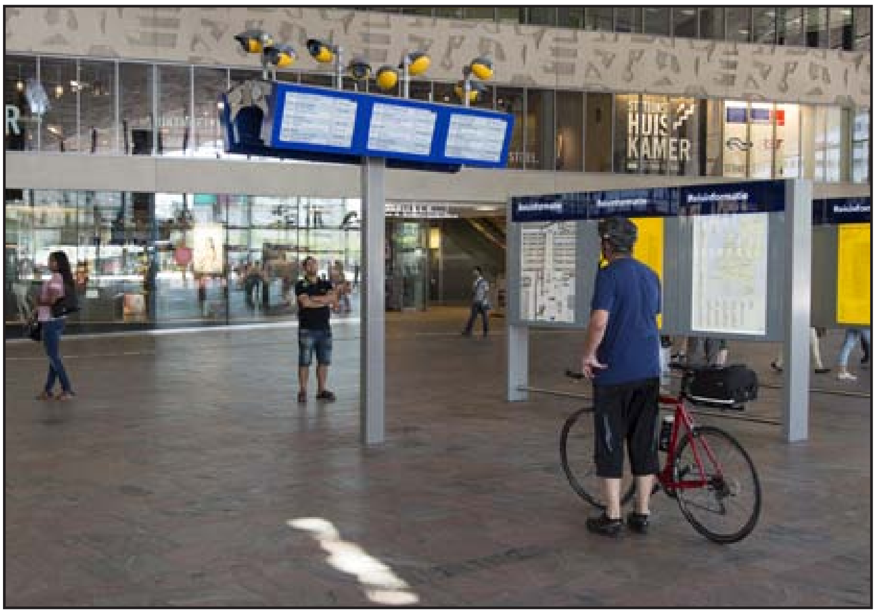
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●		●	●	●	●
Pol./Best.			●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: PVVO oud zo goed als afgerond, PVVO nieuw gestart. De scope blijft verdere verbetering van de overwegveiligheid in Nederland; actualisatie heeft geen consequenties voor grootte taakstellend budget.
2013: de commissie Kuiken heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. Kabinetsreactie: geoormerkte projecten van B&I worden ondergebracht in het aanlegprogramma. De werkzaamheden aan de overweg Den Dolder, onderdeel van het B&I-programma HotSpots, zijn daarom incl. de vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven ad € 5,7 mln toegevoegd aan de scope van het AKI programma. In overleg met de regio is € 7 mln toegevoegd vanuit projectbudget Vleuten-Geldermalsen.
2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8,7 mln. De realisatie heeft tot en met 2012 plaats gevonden op het bij dit programma horende artikelonderdeel. Vanaf 2013 is om die reden € 10,3 mln toegevoegd.
2015: in overleg met ProRail zijn over de pilot 'standaard langzaam verkeerstunnel' van het programma PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Gekozen is voor overheveling resterende budget van € 2,2 mln naar het in 2013 gestarte Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.
2016: projectbudget verlaagd met € 2,4 mln ivm een aanbestedingsmeevaller bij spoorkruising Didam. Programmabudget is verlaagd met € 1,3 mln. Deze vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.

Cameratoezicht op stations

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Naar aanleiding van een aantal geweldincidenten tegen treinpersoneel is een maatregelenpakket afgesproken om de veiligheid van treinpersoneel en reizigers te verbeteren. Het betreft een gezamenlijk maatregelenpakket van IenM, VenJ, BZK, ProRail en NS. Een van de maatregelen uit dit pakket betreft de maatregel 'meer cameratoezicht op stations' en 'proef met beeldschermen'. Camera's in rijdend materieel vallen niet onder het project 'cameratoezicht op stations'. De opgave is het vergroten van de maatschappelijke veiligheid in het openbaar vervoer en op stations met de inzet van cameratoezicht ten behoeve van (i) preventie van incidenten van agressie, (ii) nog meer effectiviteit in de opsporing (iii) en het verbeteren van de sociale veiligheid op stations.

Oplossing Om tot een verdere vermindering van het aantal incidenten van agressie tegen treinpersoneel, zet IenM in op het uitbreiden van cameratoezicht op stations. Op verzoek van IenM heeft ProRail bekeken op welke stations waar nu nog geen camera's zijn, cameratoezicht noodzakelijk is. ProRail heeft daartoe een plan gemaakt. IenM heeft in overeenstemming met ProRail het besluit genomen om op 30 kleine en middelgrote stations camera's te plaatsen. De keuze voor dit aantal van 30 stations is gebaseerd op de incidenten die hebben plaatsgevonden en de ervaringen van de security managers van de stations. Voordat ProRail met de werkzaamheden kan starten, dient een aanbestedingsprocedure te worden doorlopen. Dit betekent dat in het eerste kwartaal van 2016 gestart kan worden met het plaatsen van camera's. Voor de 12 stations die de hoogste prioriteit hebben, zal ProRail in de zomer van 2015 huurcamera's plaatsen die er zullen staan totdat de vaste camera's geplaatst zijn.
De proef met beeldschermen wordt voor de periode van een jaar gehouden op stations Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Lombardijen.

Planning
2015: Planvoorbereiding
2016: Start realisatie
2016 (mogelijke doorloop naar 2017): Oplevering

Financiën Taakstellend budget € 13,3 miljoen. De dekking vindt plaats vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk De afspraken over het maatregelenpakket spoor en in het bijzonder de maatregel 'cameratoezicht op stations' en 'pilot beeldschermen' zijn gemaakt op 11 maart 2015 (Tweede Kamer, Kamerstuk 28 642 nr. 60). Een nadere uitwerking van deze maatregelen is opgenomen in de brief aan de Kamer van 2 juli 2015. (Tweede Kamer, Kamerstuk 28 642, nr. 63).

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In het kader van het MIRT-project Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht is op dit traject het treinbeveiligings-systeem ERTMS aangelegd naast het treinbeveiligingssysteem ATB. Ten behoeve van het programma ERTMS werd tot en met maart 2015 een pilot op het traject Amsterdam-Utrecht uitgevoerd. Deze pilot diende o.a. om inzicht te krijgen in zaken als de ombouw van treinen naar ERTMS, de toelating op het landelijk net, de opleiding van rijdend personeel, de wijze waarop personeel omgaat met duale systemen in de cabine, de impact op capaciteit op het baanvak en de storingsorganisatie. Momenteel wordt een ERTMS Academy opgericht zodat de opgedane ervaringen beschikbaar worden gesteld voor de brede spoorsector.

Oplossing Voor de pilot reden van ERTMS voorziene treinen over het traject Amsterdam-Utrecht, zoals verschillende goederenlocomotieven, ICE's en NS-materieel. De praktijkervaring en expertise op het gebied van ERTMS die hiermee wordt opgedaan zal gebruikt worden bij de gefaseerde invoering van ERTMS, conform de Voorkeursbeslissing ERTMS.

Planning
2012: start realisatie
2015: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 9 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk
Amendement Slob c.s. (TK 32 500 A, nr. 65) en motie Anker/Mastwijk (TK 32 351, nr. 8).

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				●	●	●
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 5,2 mln. Daarnaast is € 2,5 mln overgeboekt naar HXII voor onderzoek in het kader van Railmap ERTMS

2015: bij Najaarsnota 2013/ Voorjaarsnota 2014 is in totaal € 11 mln overgeboekt voor uitgaven in het kader van de Railmap ERTMS die op HXII verantwoord worden.

2016: bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 10,6 mln.

Fietsparkeren bij stations

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Door een groeiend aantal mensen dat met de fiets naar de trein komt is een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. Zonder uitvoering van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations wordt voor 2020 een tekort verwacht van circa 82.000 tot 145.000 en voor 2030 van circa 92.000 tot 185.000 plekken.

Oplossing In de Lange Termijn Spooragenda dl 2 (TK 29984, nr.474), staat de aanpak om de aansluiting van het spoor op de OV-keten te verbeteren. De overstap van eigen vervoer, zoals de fiets, op OV en vice versa is daar een belangrijk onderdeel van. Hiervoor zijn goede faciliteiten bij knooppunten noodzakelijk. In 2011 is de Kamer geïnformeerd over het Actieplan 'Fietsparkeren bij Stations' (TK 32404, nr. 53). Hierin staat dat de verantwoordelijkheid voor fietsbeleid in de toekomst volledig bij de decentrale overheden ligt. IenM ondersteunt hen hier financieel in door tot 2020 (onder bepaalde voorwaarden) de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te cofinancieren. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over de aanleg van zo'n 100.000 fietsvoorzieningen bij stations voor €90 mln (zie TK29984 nr.485).

Planning
Start realisatie: divers
Oplevering: divers, maar uiterlijk 2020

Financiën Totaalbudget € 325 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 104 mln en van 2013-2028 € 222 mln (waarvan € 96 voor PHS-locaties, € 11 mln voor OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) en € 104 mln voor overige locaties) via het aanlegprogramma Personenvervoer. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk
2011: actieplan Fietsparkeren naar Tweede Kamer gestuurd (TK 32404, nr 53). Motie de Jong (TK 29984, nr. 279) aangenomen: voorwaarde voor cofinanciering is voortbestaan gratis fietsparkeermogelijkheden.
2014: Motie Ouwehand/De Rouwe beantwoord bij brief van 12 mei (TK 29984, nr. 485): regering gaat in overleg met grote gemeenten en NS en ProRail over fietsparkeerproblematiek. Met die brief is tevens voldaan aan de toezegging om de Kamer begin 2014 te informeren over resultaten onderzoek naar behoefte aan fietsparkeerplaatsten en invulling van het Actieplan. Dit geldt ook voor motie van Veldhoven waarin de regering wordt verzocht met NS en ProRail inzichtelijk te maken waar niet benutte en gereserveerde ruimte ingezet kan worden voor fietsenstallingen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●	●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer- en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 4 mln. Onderbesteding van € 6 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma.

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. In sommige gevallen levert dit problemen op, bijvoorbeeld omdat zo'n spoorlijn allerlei ruimtelijke ontwikkelingen in de steden tegenhoudt en knelpunten geeft op het gebied van geluid en veiligheid.

Oplossing Er is in eerste instantie € 300 mln uitgetrokken om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op de lossen. Daarvoor is in 2006 een Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen opgesteld. Gemeenten konden tot 1 juni 2006 een aanvraag voor een eenmalige bijdrage voor hun eigen plannen indienen. Alleen gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden, kwamen in aanmerking voor een bijdrage. Uiteindelijk zijn 61 subsidieaanvragen gehonoreerd en is de regeling daarmee uitgevoerd. Mede door dit succes heeft het kabinet, via de Begroting 2009, voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen € 142 mln ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche is erop gericht decentrale overheden te stimuleren om bestaande plannen op korte termijn uit te voeren. De uitvoering is vastgelegd in de Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche. Deze is op 17 november 2008 vastgesteld. Het doel van de circulaire blijft het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die moeten leiden tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor. De inhoudelijk criteria (Stedelijke bereikbaarheid, Kwaliteit leefomgeving, Veiligheid en Spoorgebruik) zijn gehandhaafd, waarbij de plannen tenminste moesten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria. Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor honderd procent financieel gedekt is, inclusief een IenM-uitkering van ten hoogste 25%. Aanvragen konden vanaf 27 november 2008 worden ingediend tot uiterlijk 1 juli 2009. Uiteindelijk zijn 37 aanvragen gehonoreerd en is de circulaire daarmee uitgevoerd.

Planning
Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Financiën Taakstellend budget tranche I: € 244 mln. De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds. Artikel IF 13.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: resterend deel tranche I is ingezet als dekking voor het project Spoorzone Ede en de middelen voor tranche II (€ 143,6 mln) zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

2016: het projectbudget is verlaagd met € 1,6 miljoen n.a.v. een scopeaanpassing bij het deelproject Goes.



BARNEVELD ZUID
Valleilijn

Kleine stations

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het regionale belang dat is verbonden aan het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang dat is gekoppeld aan snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die bedacht zijn aan spoorlijnen waar het hoofdrailnetvervoer en/of goederenvervoer op wordt afgewikkeld.

Oplossing De minister van IenM neemt het aanlegbesluit op basis van de projectnota van de spoorwegbeheerder ProRail. De projectnota bevat, naast de raming van kosten op basis van een definitief ontwerp, een beoordeling van het effect van het station op de functionaliteit van de infrastructuur, het effect op reistijden en aantal extra reizigers. Vanwege het beperken van negatieve reistijdeffecten is goede inpassing in de dienstregeling van belang. IenM toetst of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt, alsmede of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. De kosten van het basisstation zijn in dat geval subsidiabel ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,4 mln. De minister neemt dan tevens een subsidiebesluit. Een alternatieve mogelijkheid voor subsidie van nieuwe stations is de projectfinanciering als onderdeel van lopende projecten zoals RegioNet en VleuGel.

Planning
Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Financiën Decentrale financiering.
Subsidiebronnen MIRT:
- Programma Aanleg nieuwe stations: budget € 78 mln;
- Projectbudget VleuGel/RandstadSpoor;
- Projectbudget RegioNet.

Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk In het voortgezet AO Nieuwe stations d.d. 19 mei 2010 (TK 31801, nr 9) is toegezegd de initiatieven voor nieuwe stations onder de decentrale overheden te inventariseren. Uit de inventarisatie blijkt dat onder de decentrale overheden plannen zijn voor een zestigtal nieuwe stations voor de periode na 2013. Over deze inventarisatie is de Tweede Kamer geïnformeerd door de minister van IenM (TK 31 801, nr 7).

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen					●	●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●					
Planning						
Financiën	●		●			
Pol./Best.	●	●				

Toelichting op de wijzigingen

2011: in het kader van het Actieprogramma 5% groei op het spoor loopt een planuitwerking naar de mogelijkheid van een station Keukenhof. Vanuit het actieprogramma is naar aanleiding van deze planuitwerking een bedrag van € 5 mln toegevoegd aan het budget voor de aanleg van Kleine Stations.

2012: verlaging van het programmabudget met € 1 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

2013: de stations Emmen Zuid en Maarheeze zijn gereed. De hiermee samenhangende gerealiseerde uitgaven ad € 3,6 mln maken om die reden geen deel meer uit van het totale projectbudget Kleine stations.

2015: de stations Maastricht-Noord en Nijmegen Lent zijn in 2013 geopend.

2016: de stations Nijmegen Goffert (december 2014) en Barneveld Zuid (februari 2015) zijn geopend.

Kleine stations

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Geopende stations

1. Station Maarheeze, geopend juni 2010. Bijdrage van €1,75 mln (incl. BTW) uit budget File-proof
2. Station Heerlen Woonboulevard, geopend juni 2010. Bekostigd door provincie ten laste van projectbudget lightrail Zuid-Limburg
3. Station Utrecht Terwijde (definitief), geopend december 2010. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
4. Station Houten Castellum (definitief), geopend december 2010. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
5. Station Emmen Zuid (verplaatsing Emmen Bargeres), geopend mei 2011. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations €1,52 mln excl. BTW
6. Station Veendam geopend mei 2011. Bijdrage uit Regiospecifiek pakket Noorden des Lands
7. Station Sassenheim, geopend december 2011 (DR 2012). MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations €5,85 mln excl. BTW
8. Station Groningen Europapark (definitief), geopend december 2012. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 5,3 mln excl. BTW
9. Station Maastricht Noord, opening december 2013. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 4,6 mln incl. BTW
10. Station Utrecht Leidsche Rijn Centrum, geopend juni 2013; projectbudget VleuGel/RSS)
12. station Dronten (geopend december 2012, projectbudget Hanzelijn)
13. Station Kampen-Zuid (geopend december 2012. projectbudget Hanzelijn)
14. Station Halfweg/Zwanenburg (RegioNet, geopend december 2012)
15. Station Almere Poort (RegioNet, december 2012)
16. Station Nijmegen Lent (definitief station, Programma aanleg nieuwe stations, DR 2014)
17. Station Hengelo Gezondheidspark (geopend december 2012)
18. Station Barneveld Zuid (februari 2015)
20. Station Hoevelaken (geopend december 2012)
21. Station Nijmegen Goffert (december 2014)

MIRT aanleg-/subsidiebesluit (incl. prognose opening en rijksbijdrage)

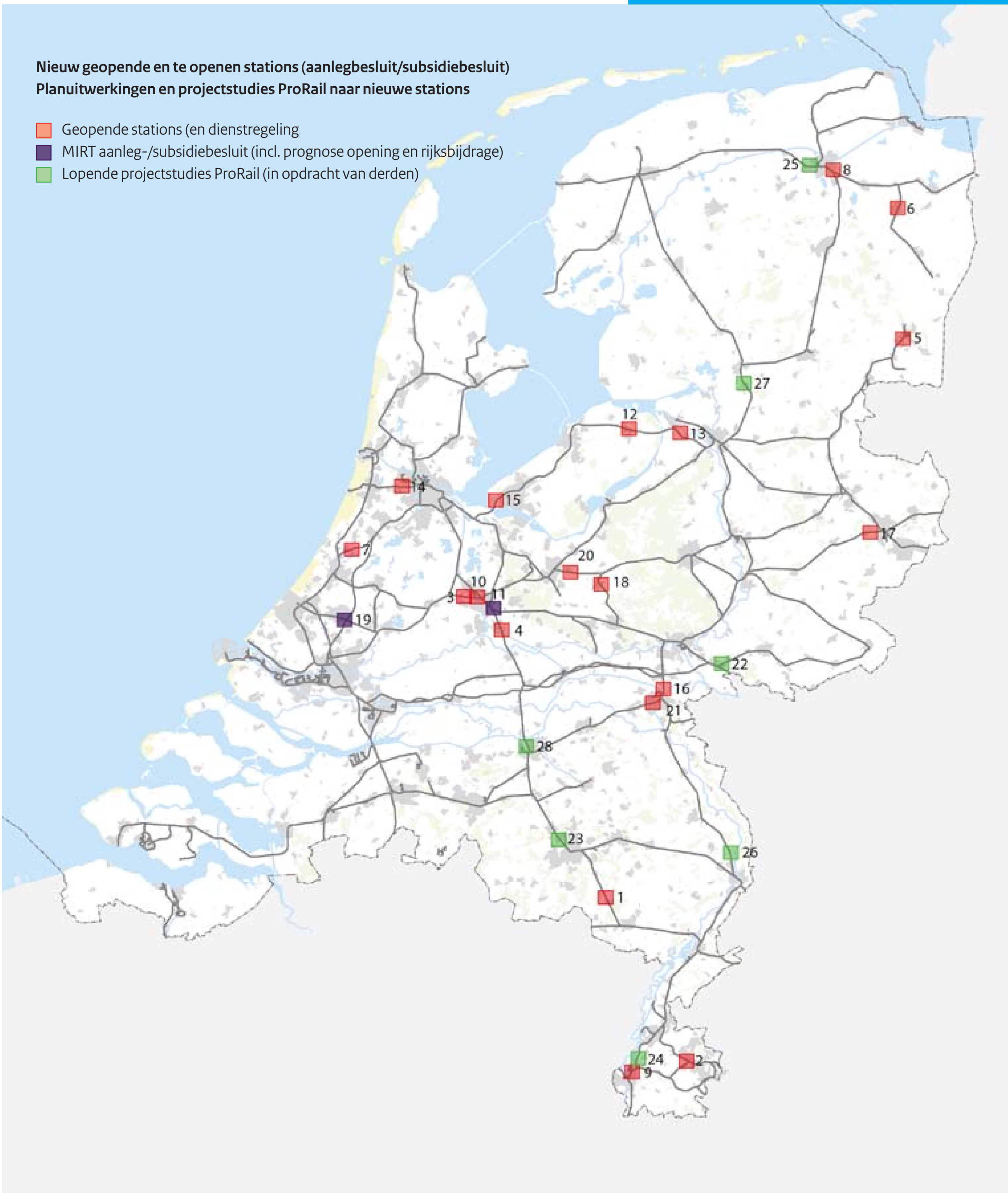
11. Station Utrecht Vaartsche Rijn, planning opening eind 2016. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/ RandstadSpoor
19. Station BleiZo (planning opening eind 2018)

Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden)

22. Station Zevenaar Oost
23. Station Eindhoven Airport/Acht
24. Station Maastricht Noord II
25. Station Hoogkerk
26. Station Grubbenvorst
27. Station Staphorst
28. Station Den Bosch Maaspoort

Kleine stations

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Programma Kleine Functiewijzigingen

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen & goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het programma Kleine Functiewijzigingen is bestemd voor:

1) het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem;
2) ingediende en toekomstige vervoerderswensen/klantvragen.

De projecten in het programma dragen bij aan het verhogen van de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor.

Oplossing

Ad1) Betreft capaciteit verruimende maatregelen om knelpunten, die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces, op te lossen. Daarmaast moet het minder gevoelig maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en het creëren van een betrouwbare dienstregeling, met inachtneming van milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlayout, overweg- maatregelen en geluidsmaatregelen.

Ad2) Betreft vragen in het kader van onder andere logistiek, transfer en (Arbo-) veiligheid. Hieronder vallen onder meer maatregelen betreffende het uitbreiden van opstelcapaciteit, perronverlengingen, het realiseren van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorten van bezettingstijden, verlengen/inkorten van sporen, verbeteren van servicecapaciteit en reactiveren van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer het vergroten van perroncapaciteit, als ook het verbreden van reizigerstunnels en traversen. Maatregelen in het kader van (Arbo-) veiligheid betreffen onder andere het aanleggen en ophogen van looppaden en faciliteren van in- en uitstapvoorzieningen.

Planning Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma, na consultatie van de vervoerders, geactualiseerd.

Financiën Taakstellend budget 2013-2028: € 506 mln. Artikel IF 13.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: als gevolg van een aanbeveling van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie (Cie Kuiken) is het programma Kleine functiewijzigingen overgeheveld naar het aanlegprogramma personenvervoer.
2014: bij Voorjaarsnota 2013 projectbudget opgehoogd met € 10,7 mln. Er is subsidie aangevraagd voor het project Zevenaar- Didam. Dit project kent een directe interactie met Zevenaar Oost. Door beide projecten te combineren wordt een aanzienlijke besparing gerealiseerd. Daarom is dit project aanvullend op het project Zevenaar beschikt en is het budget ad € 11,8 mln overgeboekt naar het project Rotterdam-Genua. Daarnaast heeft de realisatie tot en met 2012 plaats gevonden binnen BenI. Vanaf 2013 is om die reden € 24,9 mln aan het projectbudget toegevoegd.
2015: n.a.v. de besluitvorming Zwolle-Herfte is het projectbudget met € 41 mln verlaagd. Deze middelen zijn nu beschikbaar gesteld aan dit nieuw opgenomen planstudieproject. Het programma is aangevuld met een deelprogramma 'emplacementen op orde'. Het doel hiervan is om vervoerders op alle emplacementen in Nederland een kwaliteitsniveau te bieden dat in overeenstemming is met de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door aanleg van loop- en servicepaden en verlichting.
2016: de gereserveerde middelen voor opstelcapaciteit Uitgeest € 14,6 mln zijn overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het taakstellend budget verlaagd voor de dekking van het nieuwe programma Cameratoezicht op stations (- € 21 mln, aanleg en BOV).

Project Reistijdverbetering

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In de discussies over de NS dienstregeling 2007 lag de nadruk op de reistijden van, naar, binnen en tussen de landsdelen. Er zijn maatregelen nodig om de reistijden op deze trajecten te verbeteren.

Oplossing In de brief aan de Tweede Kamer van december 2006 (TK 29984, nr 82) zijn hiervoor maatregelen op het gebied van alternatieve bedieningsmodellen, meer efficiënte benutting van goederenpaden, plannormen en infrastructuur genoemd. De infrastructurele maatregelen betreffen:

- Aanleg van een extra perron te Deventer (€ 15,5 mln).
- Uitbreiden van een wachtspoor bij Beilen (€ 4,8 mln).
- Infrastructurele versnellingsmaatregelen op het baanvak Sittard-Heerlen (€ 23,8mln).

Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld met betrekking tot rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken (Den Haag-Hoofddorp, Amsterdam-Utrecht, Boxtel-Eindhoven en de Flevolijn.

Planning
2007: start uitvoering
Vanaf 2008: oplevering

Financiën Totaal budget: € 23 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project € 8 mln. Taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2014 € 15 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Het budget voor de infrastructurele reistijdverbetermaatregelen is bij de begroting voor 2007 vastgelegd (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30800 A, nr 18).
Brieven: december 2006 (TK 29984, nr 82) over de aangekondigde maatregelen. Januari 2008 (TK 29984, nr 115) over nadere invulling van het pakket infrastructurele maatregelen. In april 2008 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de voorgestelde maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard-Heerlen. Conform amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) zijn middelen uit dit budget ter beschikking gesteld voor de inbouw van ERTMS-apparatuur in treinen en voor de systeemontwikkeling van toepassingen die gebruik maken van ERTMS-componenten. Het doel hiervan is de spoorprestaties te verbeteren en de implementatie van ERTMS te versnellen. Conform de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 worden de middelen voor het project Wachtspoor Beilen ingezet voor verlenging van het wachtspoor Meppel en toegevoegd aan de motie Koopmans (TK 27658, nr. 41). Dit gezien de grotere flexibiliteit die Meppel biedt ten behoeve van het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●		●	●	
Pol./Best.	●		●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: budget n.a.v. amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) verlaagd met € 23,8 mln. Middelen naar project Grensoverschrijdend Spoorvervoer.

2012: budget n.a.v. amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) verlaagd met € 37,5 mln en € 9,3 mln. Middelen ter beschikking gesteld van ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS-expertisecentrum. Budget met € 6 mln verlaagd door middelen wachtspoor Beilen in te zetten voor wachtspoor Meppel.

2013: n.a.v aanbeveling commissie Kuiken om aansturing van ProRail minder diffuus te maken is in Kabinetsreactie aangegeven geoormerkte projecten van BenI onder te brengen in aanlegprogramma. Voor Reistijdverbetering gaat het om de resterende uitgaven vanaf 2013 voor project Deventer Zijperron ad € 6 mln.

2014: de onderbesteding van € 6 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma.

2015: projectbudget verhoogd met € 3 mln; tijdens bouw vond men onbekende resten van stationsgebouw en onbekende kabels/leidingen in grond. Beveiliging is hierdoor duurder uitgevallen. Vertraging doordat oude stationsgebouw is onderzocht op archeologische waarde. De indienststelling van het nieuwe perron is verschoven van naar medio 2014.

Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te kunnen behalen moet een aantal knelpunten op het gebied van punctualiteit en/of capaciteit worden opgelost. Het Herstelplan Spoor (tweede fase) is ontstaan naar aanleiding van de visie Benutten en Bouwen: een intensievere benutting van het spoorwegnet is mogelijk als het onderhoud op orde is en als een aantal knelpunten op het net is opgelost. Op basis hiervan is een Herstelplan Spoor voorgelegd aan Tweede Kamer (Begroting Infrastructuurfonds 2004). Het Herstelplan Spoor tweede fase bevat budget voor extra verbetering van het onderhoud (circa € 600 mln) en budget voor het
elimineren van infraknelpunten (circa € 850 mln). Hiervan wordt circa € 600 mln gebruikt voor het oplossen van infraknelpunten in het kader van de punctualiteits- en capaciteits-knelpunten. Dit programma (PHS) is bedoeld om
urgente knelpunten op te lossen gebaseerd op de principes van Benutten en Bouwen en voortvloeiend uit de opening van de Hanzelijn.

Oplossing Binnen de tweede fase Herstelplan Spoor zijn, in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006,de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Met behulp van een MKBA worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten zoals opgenomen in bijgevoegde tabel.

Planning
2007: start uitvoering
2007-2018: oplevering

Financiën Vanuit het projectbudget is € 1,4 mln toegevoegd aan het Regionetbudget ter dekking van de gemaakte planstudiekosten en is het resterende budget € 53,1 mln toegevoegd aan het projectbudget PHS ter dekking van de kosten van de integrale aanpak van PHS Amsterdam Centraal. Taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2020 € 252 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk In lijn met het amendement Van Hijum (TK 30300 A, nr 16) is binnen het budget een bedrag van € 105 mln geoormerkt voor projecten in Brabant en de Randstad.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen		●	●			
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●		●	●	●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: budgetten capaciteitsknelpunten en startpakket Benutten en Bouwen samengevoegd vanwege samenhang betreffende projecten. € 5 mln toegevoegd voor verlengen van de perrontunnel Zwolle.
2012: projecten die samenhangen met PHS en OV-SAAL worden later gerealiseerd c.q. zijn binnen het programma punctualiteits-/capaciteitsknelpunten stopgezet en worden heroverwogen binnen PHS/OV-SAAL als geheel. Over de reizigerstunnelprojecten wordt nog overlegd over integrale oplossing.
2013: nog lopende projecten worden eind 2012 overgeheveld van B&I naar realisatie aanlegprojecten, cf. de aanbevelingen van de Commissie Kuiken. Betreft Sporen in Den Bosch, Vrijleggen Merwede-Lingelijn (Geldermalsen), Zwolle Spoort, Eindhoven Transfer en de OV-SAAL/PHS gerelateerde projecten/budgetten.
2014: bij Voorjaarsnota 2013 is budget verhoogd met € 6,3 mln i.v.m. prijsbijstelling 2012. Overbesteding van € 1,3 mln bij B&I wordt afgeboekt van taakstellend budget aanlegprogramma.
2015: i.h.k.v. besluitvorming over Zwolle-Herfte is het gereserveerde deelprojectbudget voor Zwolle Spoort (opstelterrein) ad € 10,9 mln overgeboekt naar het nieuw opgenomen planstudieproject Zwolle-Herfte.
2016: aanleg van de vrije kruising Transformatorweg is niet meer aan de orde. Budget is opgehoogd voor integrale aanpak PHS Amsterdam Centraal. .

Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Knelpunten

LOPENDE PROJECTEN:
- Amersfoort: vrije kruising westzijde (2013)
- Zwolle Spoort: transfercapaciteit (2014)
- Sporen in Den Bosch: vrije kruising noordzijde, 4-sporige Diezebrug, aanpassing station (2014)
- Eindhoven: transfercapaciteit (2016)
- Geldermalsen: vrijleggen Merwede-Lingelijn (2018)

GEREALISEERDE PROJECTEN:
- Schipholtunnel: betrouwbaarheid, dynamisch verkeersmanagement
- Schipholtunnel: veiligheid, maatregelen tunnelveiligheid
- Breda: derde perron
- Vechtbrug Weesp
- Betrouwbaarheid gehele net: dynamisch verkeersmanagement/traffic management systeem (spoor meester, routelint)
- Almere Centrum: verlenging perrons
- Flevolijn: maatregelen korte termijn (ter vervanging van Almere Poort inhaling)
- Zwolle Spoort: vierde perron

PROJECTEN, ONDERGEBRACHT IN PROGRAMMA KLEINE FUNCTIEWIJZIGINGEN:
- Eindhoven Tongelre: kleine maatregelen
- Kijfhoek: kleine maatregelen
- Tilburg: transfertunnel

STOPGEZETTE PROJECTEN (MET PHS EN OV-SAAL SAMENHANGEND):
- Amsterdam – Muiderpoort – Weesp: seinverdichting (heroverweging binnen OV-SAAL/PHS)
- Amsterdam Centraal spoorcapaciteit (heroverweging binnen OV-SAAL/PHS)
- Amsterdam Transformatorweg: vrije kruising (heroverweging binnen OV-SAAL/PHS)
- Flevolijn: Almere Poort inhaling (maatregelen OV-SAAL korte termijn als vervanging)
- Tilburg: perronspoorcapaciteit

GEEN INFRA OPLOSSING MET POSITIEVE MKBA :
- Amsterdam Centraal-Bijlmer: seinverdichting
- Den Haag HS noordzijde
- Schiedam-Rijswijk
- Rotterdam Lombardijen
- Dordrecht-Lage Zwaluwe
- Tilburg (aansluiting)
- Perronspoorcapaciteit diverse stations

Toegankelijkheid Spoor

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking kunnen nog niet op alle stations zelfstandig het perron bereiken en/of in en uit de trein komen.

Oplossing Vanuit het programma Toegankelijkheid Spoor worden alle stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking. Dit programma bestaat uit:

- Pakket ‘kleine maatregelen’. In dit pakket zijn maatregelen opgenomen ten behoeve van mensen met een auditieve of visuele beperking.
- Pakket ‘bereikbaarheid perron’. Dit pakket bestaat uit het aanleggen of verbeteren van hellingbanen en het bouwen van liften.
- Pakket ‘aanpassing perronhoogte’. Op alle stations wordt de hoogte van de perrons zo aangepast, dat deze in de toekomst bij het materieel aansluit. Hierdoor ontstaat dan een gelijkvloerse instap.
- Pakket ‘bouw 40 toiletten’. Op 40 stations worden de sanitaire voorzieningen uitgebreid.

Planning

2015: pakketten ‘kleine maatregelen’ en ‘bouw 40 toiletten’ gereed
2020: minimaal 90% van ‘aanpassing perronhoogte’ en ‘bereikbaarheid perron’ gereed
2030: totale programma gereed

Financiën Totaalbudget: € 666 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 163 mln. Vanaf 2013 taakstellend budget aanleg-programma
2013-2030: € 504 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk De maatregelen zijn beschreven in het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor, dat op 28 juni 2011 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 25847, nr. 97). Op 29 november 2011 is de motie Aptroot/Bashir (TK 33 000 XII, nr. 16) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht de Kamer een plan van aanpak voor te leggen waardoor het spoor in ieder geval uiterlijk 2030 zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een beperking. Dit plan is op 30 maart 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 33000 XII, nr. 126).

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 mln. Overbesteding van € 4,4, mln bij BenI is afgeboekt bij taakstellend budget aanlegprogramma.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen & goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) is de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging met als primair doel het verbeteren van de veiligheid en de interoperabiliteit en voordelen op het gebied van capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Daarmee brengt ERTMS ook de ambities van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) dichterbij.

Oplossing Het voorkeursscenario houdt in dat ERTMS met beproefde technologie van ERTMS Level 2 in de periode tot en met 2028 wordt ingevoerd op de Europese verplichte Europese Trans European Network (TEN)-corridors voor 2020 en 2030, de OV-Schiphol Amsterdam Almere (OV-SAAL)-corridor in 2023 en zoveel mogelijk andere drukke corridors. In 2022 is ERTMS bovendien ingebouwd in al het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken. Een gedetailleerdere beschrijving van de oplossing is beschreven in het Voorkeursbesluit.

Planning
Vanaf 2016: gefaseerde invoering

Financiën Taakstellend budget: € 2,57 mld.
Artikel IF 17.07.

Politiek/bestuurlijk Na het rapport van de Tijdelijke commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Cie Kuiken, 2012) en het principebesluit van het kabinet Rutte I tot invoering van ERTMS, heeft de Kamer in februari 2013 de zogenaamde startbeslissing genomen, waarmee de initiatieffase werd afgerond en de verkenningsfase startte. Die fase is met de Voorkeursbeslissing ERTMS van het kabinet op 11 april 2014 afgesloten. In de nu gestarte Planuitwerkingsfase worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en producten opgesteld om in 2016 (een) projectbeslissing(en) te kunnen nemen. Gedurende de planuitwerking wordt gefaseerd via getrechterde besluitvorming toegewerkt naar een projectbeslissing in 2016, conform de werkwijze van het MIRT en het daarbij behorende gedachtegoed van de commissie Elverding.

Betrokkenen Het Rijk is initiatiefnemer en er wordt nauw samengewerkt met Prorail en NS in de planuitwerkingsfase. De overige vervoerders en stakeholders zullen eveneens betrokken worden.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase .

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is er op gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19-12-2003) dan wel aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Oplossing Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidschermen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen.

Planning
2011: deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' afgerond.
2017: deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.

Financiën Totaalbudget € 106 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project € 77 mln; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 29 mln. Artikel IF13.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën				●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

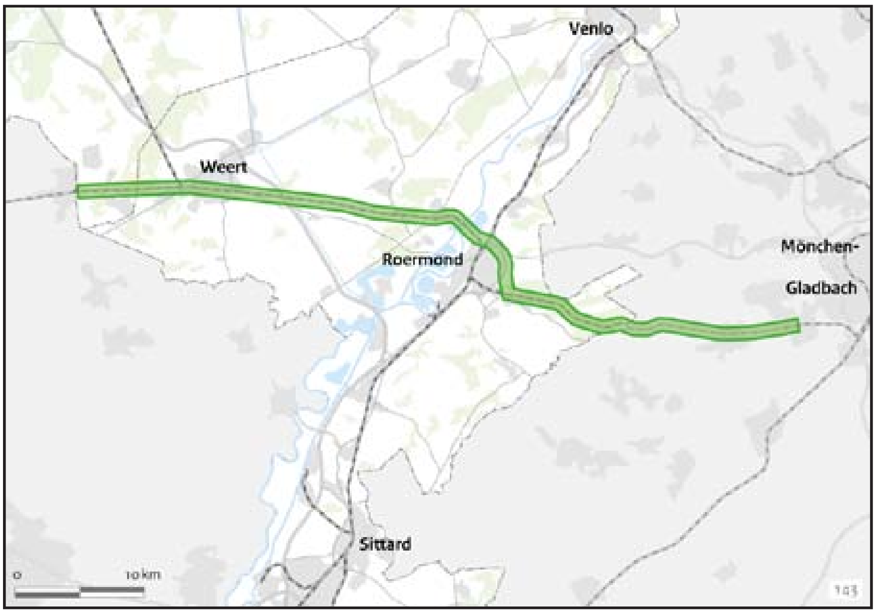
2013: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

2014: onderbesteding van € 7,1 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma. Voor de laatste fase is inmiddels een beschikking afgegeven. Er resteert een budget van € 3,3 mln voor restproblemen op emplacementen die nog niet volledig zijn uitgezocht.

2015: voor vier locaties is vanwege het uitblijven van een onherroepelijke milieuvergunning een vertraging ontstaan. Gebaseerd op de huidige inzichten is het de verwachting dat 2 jaar extra nodig is om alle maatregelen daadwerkelijk te realiseren.

Goederenverbinding Antwerpen -Roergebied (IJzeren Rijn)

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De capaciteit en kwaliteit van de huidige achterlandverbinding van de Antwerpse haven (de Montzenroute) is volgens België onvoldoende om het goederenvervoer per spoor te verwerken. DeBelgische regering wil daarom het historische tracé van de IJzeren Rijn weer in gebruik nemen.

Oplossing In de planstudie 2000-2001 zijn de zogenaamde structuuroplossing (het historische tracé weer in gebruik nemen) en andere routes door Nederland onderzocht. Mede op basis van de Trajectnota/MER en inspraak en advisering hebben Nederland, België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor hergebruik (na modernisering) van het historische tracé Budel-Weert-Roermond-Dalheim. Nederland wil als moderniseringswerk onder andere een omleiding Roermond (in de zijberm van de A73) en een tunnel bij de passage van het natuurgebied Meinweg. Na arbitrage hebben Nederland en België in juli 2006 overeenstemming bereikt over de wijze van samenwerken aan de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn (TK 27737, nr 13). In maart 2009 zijn de benodigde studies gereed gekomen: actuele versies van de vervoersprognoses, de maatschappelijke kosten/batenanalyse, het tracé-ontwerp/inpassing en de kostenraming. Aansluitend heeft de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling tussen België en Nederland. De initiatiefnemer van het project, België, heeft nog geen vervolgstap gezet.

Planning Tracébesluit: onbekend (wacht op besluit België en Nederland over reactivering)
Start realisatie: onbekend
Oplevering: onbekend

Financiën Taakstellend budget: onbekend. Bijdrage van derden: België betaalt op basis van de arbitrage-uitspraak in mei 2005 een groot deel van de kosten. Hoeveel moet nog uitgewerkt worden. Artikel IF 13.03.05.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: medewerking aan Belgische regering toegezegd voor realisatie indien België dit wenst, gebaseerd op:
1. Scheidingsverdrag België-Nederland uit 1839.
2. Verdrag IJzeren Rijn uit 1873.
3. Bindende uitspraak van het Permanent Hof van Arbitrage d.d. 24-05-2005 over de financiering.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		●				
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: omdat start realisatie onbekend is, is oplevering ook onbekend.

Aslastenclusters I, II, III

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Een deel van het voor goederenvervoer per spoor relevante spoorwegnet is niet geschikt voor zware goederentreinen (met aslasten van 22,5 ton) en een maximumsnelheid van 100 km/u.

Oplossing Het spoorwegnet wordt door middel van met name bovenbouwvernieuwingen, zoals dwarsliggers, spoorstaven, baanlichaam en aanpassingen van kunstwerken, geschikt gemaakt voor zwaardere treinen en hogere snelheden.

Planning
Tracébesluit: divers
2010: start realisatie cluster III
2014: oplevering cluster III; clusters I + II gereed

Financiën Taakstellend budget: cluster III € 1 mln. Artikel IF 13.03.02.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•				
Financiën				•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: door clustering van werkzaamheden zal cluster III eerder worden opgeleverd.

2012: het project is later gereed doordat noodzakelijke buitendienststellingen niet tijdig verkregen zijn.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is projectbudget verlaagd met € 27 mln.

2015: ten behoeve van het opheffen van beperkingen op het traject Zwolle-Groningen is het resterende budget ad € 10,4 mln toegevoegd aan het project Sporendriehoek Noord Nederland.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Op de spoorcorridor tussen Rotterdam en Genua zijn verschillende systemen voor treinbeïnvloeding en voltage aanwezig. Hierdoor moeten vervoerders vaak van locomotief wisselen of investeren in dure meersysteem locomotieven.Grens-overschrijdend goederenvervoer blijft daardoor inefficiënt en duur.

Oplossing Voor een optimaal gebruik van de spoorcorridor wordt de variëteit aan systemen teruggebracht en worden zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken geïnstalleerd. Een geoptimaliseerde spoorcorridor verbetert de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven met het Europese achterland. Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk projectplannen opgesteld om de nieuwe Europese treinbeïnvloeding techniek ERTMS versneld in te voeren op de corridor. Met de aanleg van de Betuweroute is al een belangrijke stap gemaakt door ERTMS en 25kV te installeren. Voor Nederland blijft daardoor de optimalisatie beperkt tot systeemwijziging van de bestaande sporen tussen Zevenaar/Grens en te Kijfhoek. Er is een budget van € 127 mln beschikbaar, waarvoor te Zevenaar het wachtspoor aan de Noordkant wordt doorgetrokken en aangesloten op het derde spoor in Duitsland. Tevens wordt de 1500 V vervangen door 25 kV en wordt ERTMS aangelegd op zowel Zevenaar als op de doorgaande sporen langs Kijfhoek.

Planning
2012: realisatiebeschikkingen verleend voor de projecten ERTMS Kijfhoek en ERTMS/25Kv Zevenaar.

Realisatie:
2014: ERTMS Kijfhoek en Zevenaar: 2015: wijziging spoorlay-out Zevenaar West (robuust spoor)
2016: 25kV te Zevenaar:
2018: Derde spoor te Zevenaar

Financiën Taakstellend budget: planuitwerking- en realisatiekosten € 173 mln. Bijdragen derden: de EU geeft subsidie voor de aanleg van ERTMS op beide eilanden (€ 5 mln) en voor 25kV te Zevenaar (€ 4 mln). Artikel IF 13.03.02.

Politiek/bestuurlijk De ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben in maart 2006 een Letter of Intent (LoI) ondertekend voor de implementatie van ERTMS op de corridor. Het EU implementatieplan verplicht de aanleg van ERTMS in uiterlijk 2015. Het tracé besluit voor aanleg van het derde spoor wordt in 2013 gepubliceerd. In Duitsland is in juni 2013 het financieringsbesluit getekend voor de aanleg van het derde spoor.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						●
Planning						
Financiën		●		●		●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: verlaging van het projectbudget met € 2 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkings-uitgaven.

2013: het project gaat over van de plan-uitwerkingsfase naar de realisatiefase.

2014: bij Voorjaarsnota is het projectbudget opgehoogd met € 3,9 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,8 mln voor van het project Zevenaar-Didam (zie toelichting op projectblad Programma Kleine functiewijzigingen).

2016: Het projectbudget is opgehoogd met € 3 mln door toepassing van ERTMS voor een deel van de goederenlocomotieven en emplacementen.

PAGE risicoreductie

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Externe veiligheidsrisico's rondom spooremplacementen als gevolg van het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen.

Oplossing Uitvoeren van het Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) zorgt ervoor dat alle emplacementen voldoen aan de regels op het gebied van externe veiligheid. De oplossingen worden gezocht in het uitsluiten van conflicterende rijwegen, onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing en door het saneren of verplaatsen van wissels.

Planning
Tracébesluit: divers
2002: start realisatie
2010: Vanuit het PAGE-budget is een bijdrage van € 5 mln toegezegd voor het project Emplacement Zuidelijke Spooraansluiting (EZS) Chemelot, dat door de provincie Limburg wordt voorbereid; PAGE kan pas afgesloten worden als een aanlegbesluit voor EZS is genomen.

Financiën Taakstellend budget: € 18 mln. Artikel IF 13.03.02.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●	●	●	●	●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: vertraging als gevolg van latere oplevering van studie rondom emplacement Sittard. Rapportage wordt nu voorzien in 2011.

2012 t/m 2016: vertraging in afwachting van subsidieaanvraag provincie Limburg voor EZS.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal de groei van het goederenvervoer over water, en daarmee de druk op goede en betrouwbare achterlandverbindingen, toenemen. Daarnaast wordt bij de uitgifte van concessies aan containerterminal-operators op de Tweede Maasvlakte door het Havenbedrijf Rotterdam geëist dat maximaal 35 procent van de goederen via de weg wordt afgevoerd. Dit betekent dat het aandeel van de binnenvaart de komende 20 jaar zal moeten toenemen van de huidige 30 procent naar 45 procent. Om de concurrentiepositie van Nederland te behouden is het noodzakelijk dat het verkeersmanagement voor de hoofdvaarwegen is toegerust op de verwachte groei, dat de binnenvaartsector de gewenste schaalsprong op een duurzame wijze kan maken en dat er een integratie van de binnenvaart in de totale logistieke keten plaatsvindt.

Oplossing Het programma loopt langs drie sporen. Spoor één is primair op de overheid als vaarwegbeheerder gericht. Het gaat om inwinnen van informatie over positie, type schip, opvarenden, vervoerde lading en route, zodat vaarweggebruikers tijdig een alternatieve route kunnen kiezen of de tijdsplanning kunnen aanpassen. Spoor twee is het stroomlijnen van de informatie tussen het publieke en private domein, tevens noodzakelijk om aan Europese verplichtingen te voldoen. Opzet is dat de verschillende beheerders en marktpartijen informatie met elkaar uitwisselen. Beide sporen zijn noodzakelijk om uiteindelijk te komen tot een netwerkvernieuwing, zoals bedoeld in spoor drie: een onderzoeksprogramma naar de integrale logistieke keten en de randvoorwaarden opdat de binnenvaart zijn rol speelt bij het faciliteren van de verwachte groei in het achterlandvervoer vanaf de zeehavens en vice versa. Het programma hangt nauw samen met actiepunten van de topsector Logistiek en verschaft hier ook deels middelen voor. In concreto gaat het om het ontwikkelen van kennis ten behoeve van synchromodaal transport en de ontwikkeling van een Neutraal Logistiek Informatie Platform.

Planning Het project is grotendeels gerealiseerd. Enkele maatregelen zullen nog doorlopen in 2015.

Financiën Taakstellend budget: € 99 mln. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk De Ministerraad heeft in juni 2010 ingestemd met het maatregelenpakket. De minister van IenM heeft in nauwe samenwerking met partners in de logistieke keten het pakket uitgewerkt om de verwachte forse groei van de binnenvaart aan te kunnen.

Uitvoering Het programma is zoveel mogelijk in de markt gezet. De regierol ligt bij Rijkswaterstaat.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●			●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het maatregelenpakket is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 17 mln).

2015: het programma is verlengd en het budget is verhoogd met de toegekende TEN-T subsidie.

Programma Vervanging & Renovatie-hoofdvaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moet in stand worden gehouden. De hierin aanwezige kunstwerken hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg met name vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw en het intensievere gebruik neemt deze problematiek toe.

Oplossing Vervanging en renovatie van objecten in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle kunstwerken waar zich een levensduurproblematiek voordoet. De maatregelen in het programma verlengen de levensduur van de objecten of vervangen die objecten zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Bij Vervanging en Renovatie blijft de bestaande functionaliteit van het kunstwerk gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. In beginsel worden geen aanvullende wensen of functionaliteit toegevoegd. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van hoofdvaarwegennet. Zo zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ambities voor vaarwegklassen en doorvaarthoogten voor de containervaart opgenomen. Onderdeel van het programma is de onderzoeks- en inspectieaanpak RINK (Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken) waarmee de fysieke toestand en restlevensduur van de kunstwerken is geïnventariseerd. Daarnaast wordt via het project VONK (Vervangings-Opgave Natte Kunstwerken) gewerkt aan de ontwikkeling van een uniforme systematiek ter onderbouwing van de programmering van, en de besluitvorming over, de vervanging van de natte kunstwerken voor de periode na 2020.

Planning De op basis van de RINK-onderzoeken geïdentificeerde meest urgente knelpunten zullen voor 2020 worden aangepakt.

Financiën Voor de periode 2015-2028 is op artikel IF 15.02.04 € 872 mln beschikbaar.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: er is voor de periode 2021 tot en met 2028 € 0,5 mrd aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervanging en renovatieopgave uit de reservering voor wegen en vaarwegen op artikel 18 van € 3,1 mrd.

Programma Vervanging & Renovatie-hoofdvaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

VAARWEG	OBJECTEN/MAATREGEL	GEREED
Rotterdam-België/ Zeeland	IMPULS/NOMO AOV: Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ)	2019
Rotterdam-België/ Zeeland	Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ): renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls)	2019
Utrecht	NoMo AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam-Rijnkanaal (KARGO)	2016
Zeeland	NoMo AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland	20171
Amsterdam-Rijnkanaal	NoMo AOV: Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2016
Diverse	NoMo AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio’s	2016
Brabantse kanalen	NoMo AOV: Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen	2016
Zuid-Holland	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland	2016
Limburg en IJsselmeergebied	NoMo AOV: Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied	2015
Maasroute	NoMo AOV: Onderhoud Oevers en bodems Maasroute	2016
Noord-Holland	NoMo AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland	2016
Oost-Nederland	NoMo AOV: Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/ Meppelerdiep en Zwarte Water	2018/ 2020
IJsselmeergebied	Nijkerkerbrug	2017
Noord-Brabant	Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug	2015
Utrecht	RINK-maatregelen Utrecht	2016
Limburg	RINK-maatregelen Limburg	2018
Zeeland	RINK-maatregelen Zeeland	2016
Noordzee	Berging Baltic Ace	2015
IJsselmeergebied	RINK IJsselmeergebied	2018

Programma Vervanging & Renovatie-hoofdvaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Quick Wins Binnenhavens

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In de Beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie' heeft IenM de ambitie neergezet om samen met de decentrale overheden een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren dat goed bereikbaar is. Zoals de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) heeft aangetoond, moet daarbij de focus niet alleen op een goed vaarwegennet liggen, maar ook op de beschikbaarheid van natte op- en overslag-mogelijkheden. Goed bereikbare binnenhavens en voldoende natte bedrijventerreinen zijn in dat opzicht van groot belang. Dit vraagt om investeringen in onderhoud en in nieuwe infrastructuur.

Oplossing Het kabinet heeft middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel Quick Wins Binnenhavens richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen die in beheer en/of eigendom zijn van gemeenten of provincies. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor de middelen dient de regio een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve MKBA zijn. Decentrale overheden dragen 50 procent van de kosten. Twee tranches zijn uitgezet, hierbij zijn 68 projecten betrokken. Hier is een subsidiebedrag van circa € 90 mln mee gemoeid. Inmiddels blijkt dat een aantal projecten niet zal worden gerealiseerd en dat een aantal projecten goedkoper uitvalt. Deze vrijval is gebruikt om binnenvaartknoop-punten met nationaal belang in het kader van de derde tranche aan te pakken in Tiel, Bergen op Zoom, Venray/Wanssum, Oss en Waalwijk.

Planning
2008: besluitvorming eerste tranche
2009: besluitvorming tweede tranche
2012/2013: besluitvorming derde tranche:
2009-2016: realisatie projecten

Financiën Beschikbaar budget: € 63 mln. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Het kabinet heeft aangegeven dat goederenvervoer over water en de innovatie in de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Quick Wins Binnenhavens is één van de maatregelen waarmee daar uitvoering aan wordt gegeven. In het Aanvullend Beleidsakkoord en via amendement Anker cs (TK 31200 A, nr 25) is in het kader van het stimuleringspakket aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de (bereikbaarheid van) binnenhavens.

Uitvoering De planning en oplevering van de Quick Wins Binnenhavens zijn een verant-woordelijkheid van de decentrale overheden.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				●		
Planning				●		
Financiën		●	●	●		●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: in het kader van een bezuini-gingstaakstelling op subsidies is een korting van € 10 mln toegepast.

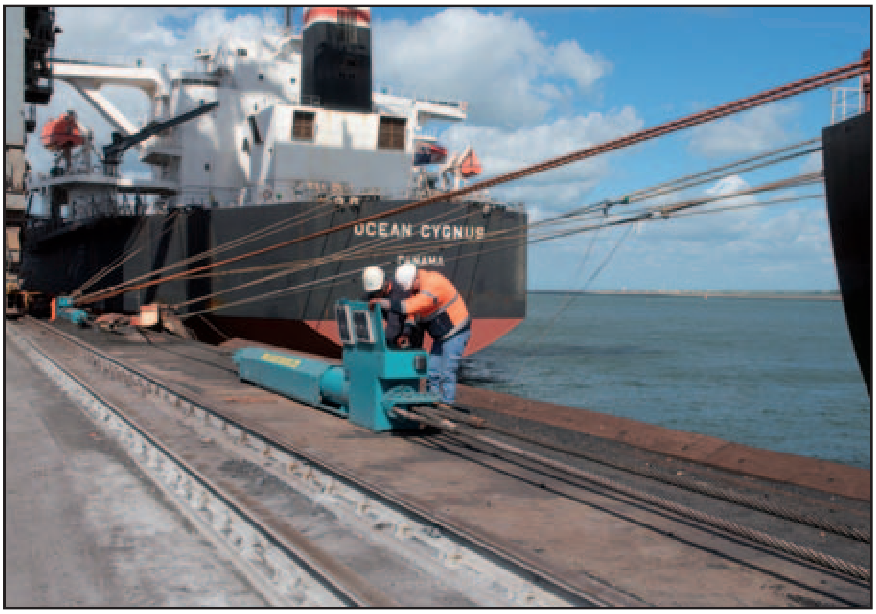
2013: in het kader van de derde tranche is een budget van € 20 mln beschikbaar gesteld.

2014: als gevolg van diverse scopewijzi-gingen bij lopende projecten en de overboeking van derde tranchebudgetten naar het gemeentefonds, is de oplevering van het totaalprogramma en het budget aangepast.

2016: het budget is met € 17 mln verlaagd door scopeaanpassingen en aanbeste-dingsmeevallers bij verschillende projecten.

Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens is aangegeven dat, om de verwachte substantiële groei van de goederenstromen in de Nederlandse zeehavens te kunnen accommoderen, verdere verduurzaming in de Nederlandse zeehavens nodig is. Op een aantal in de beleidsbrief genoemde thema's zullen zonder flankerende maatregelen problemen ontstaan. In de beleidsbrief is een aantal actiepunten opgenomen die moeten leiden tot een meer duurzame havenontwikkeling, zodat de groei van de transportstromen kan worden geaccommodeerd met waar mogelijk een vermindering van de druk op de leefomgeving.

Oplossing Eén van deze actiepunten is het Subsidieprogramma ZeehavenInnovatie-Project voor duurzaamheid (ZIP). Middels dit programma worden projecten gesubsidieerd die bijdragen aan de verduurzaming van de Nederlandse zeehavens op de thema's geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit. Deze regeling is in juni 2010 in de Staats-courant gepubliceerd. Er is € 5 mln beschik-baar voor deze regeling. Inmiddels is aan negen projecten subsidie verleend. Het beschikbare budget is met de toewijzing aan deze projecten vrijwel uitgeput.

Planning Alle negen projecten zijn in 2011 gestart. De looptijd van de projecten is verschillend, De eerste drie projecten zijn in 2012 afgerond, in 2015 is het laatste project afgerond. In 2015 volgt een evaluatie.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 5 mln. Artikel IF 15.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Walradarsystemen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Bij de begeleiding van de scheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens wordt gebruik gemaakt van een aantal instrumenten. Eén van deze instrumenten is het verkeersbegeleidend systeem. Investeringen in het Schelderadarsysteem, de Verkeerscentrale Waddenzee en de verkeerscentrale op Fort Harssens te Den Helder worden bekostigd uit het project Walradersystemen.

Oplossing Verkeersbegeleidende systemen op de Westerschelde, de Waddenzee en de aanloop naar de haven in Den Helder, waarmee een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in stand wordt gehouden. Daarmee voldoen zij aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen.

Planning
Oplevering: divers. De planning en de oplevering van de radarsystemen verschilt per regio. Zo is de oplevering van de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder in 2011 geschied. De investeringen in de Schelderadarketen betreffen de realisatie van een radarpost Noord op locatie Neeltje Jans. De ingebruikname hiervan is eind 2015 gepland.

Financiën Taakstellend budget: € 24 mln. Artikel IF 15.03.01. Bijdragen van derden: de investeringen in de Schelderadarketen zijn voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar, afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag is door Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven vanwege de bijzondere status van de Waddenzee. In 2004 is een intentieverklaring ondertekend over de modernisering van de centrale zeeverkeerspost op Terschelling. Medio 2011 heeft de staatssecretaris van IenM besloten om de bouw van deze Zeeverkeerscentrale te beëindigen. De vuurtorens Schiermonnikoog en Terschelling blijven daarom volledig bemenst. Er wordt bezien of aanvullend hierop nog wijzigingen noodzakelijk zijn. De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens te Den Helder gebeuren op basis van het convenant tussen voormalig VenW en Defensie uit 1990, waarbij is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat (nu) IenM de voor deze taak benodigde investeringen in radar et cetera zal doen.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●	●			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-Bijdrage (€ 10 mln).

2013: het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Trafic Management systeem.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Om flora- en faunasoorten in staat te stellen op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen, zijn behoud van leefgebieden en mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden essentieel. Binnen de door het Rijk gestelde kaders realiseren de provincies uiterlijk in 2021 de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een provincie- en landsgrensoverschrijdend natuurnetwerk. Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn belangrijke oorzaken van versnippering van natuur en landschap. Het treffen van ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om de EHS te realiseren.

Oplossing Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader om versnippering, veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur, op effectieve wijze op te lossen door maatregelen zoals ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Dit gebeurt door een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering vormen voor de realisering van de EHS.

Doelstelling In 2018 zijn de belangrijkste barrières voor de EHS, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen opgeheven.

Financiën Het MJPO is gefinancierd door de ministeries van EZ en IenM. EZ heeft via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden robuuste verbindingszones aan te leggen. Onder het kabinet Rutte-I zijn de robuuste verbindingen geschrapt. Daarmee werd ook het resterende budget voor voorzieningen in deze zones ingetrokken. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte-II is afgesproken dat de herijkte EHS weer inclusief de verbindingszones zal worden afgerond. Het ministerie van EZ en de provincies hebben in het Natuurpact van 2013 afspraken gemaakt over de realisatie van het Natuurnetwerk (voorheen EHS). IenM heeft in 2004 € 250 mln gereserveerd voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018. Dit bedrag is inmiddels geheel verplicht voor maatregelen. Dit geldt ook voor de bijdrage van EZ (€ 37,5 mln).

Uitvoering Het MJPO is opgesteld door de ministeries van IenM en EZ. Het ministerie van IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering en neemt tevens het initiatief tot de jaarlijkse actualisatie van de programmering. De bijgevoegde kaart geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 1 januari 2015.

Projecthistorie

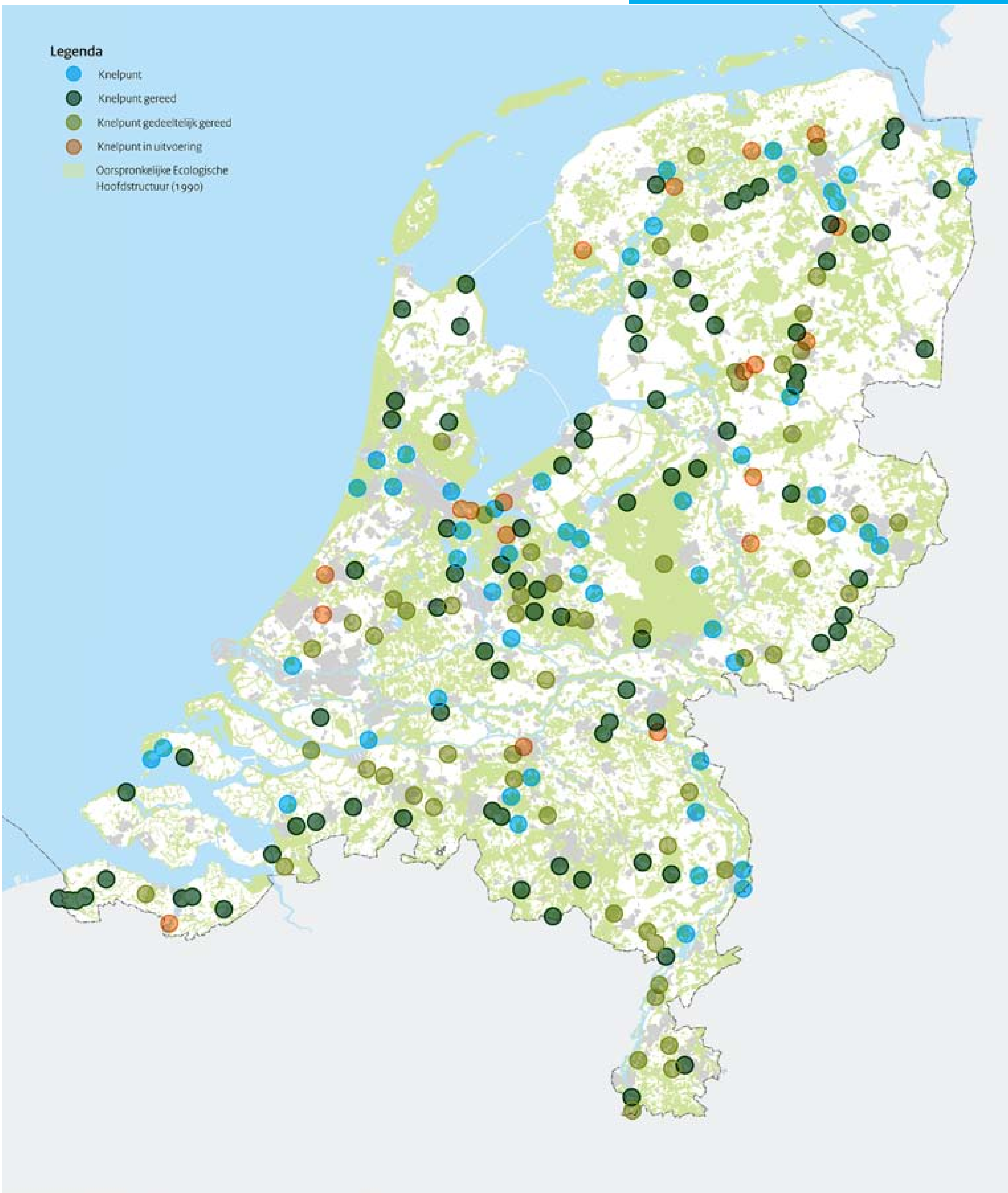
	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de bijdragen aan maatregelen voor robuuste verbindingszones zijn geschrapt.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Programma Beter Benutten

Gebied Nationaal
Onderwerp Multimodaal
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Reductie van de files met 20 procent op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land, groei op het spoor te faciliteren en vaarwegen efficiënter te gebruiken. Op basis van de ervaringen is besloten tot een vervolgprogramma waarin de reiziger centraal staat en we streven naar vermindering van reistijd met tenminste 10 procent van deur tot deur (conform SVIR-doelstelling). Het gaat hierbij om de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017.

Oplossing Voor het huidige programma zijn samen met regionale overheden en bedrijfsleven voor 12 regio's gebiedsprogramma's opgesteld met in totaal 355 maatregelen gericht op fiets, OV, binnenvaart, spoor, weg en intelligente transportsystemen (ITS). Enerzijds wordt de infrastructuurcapaciteit (spoor, weg en vaarweg) vergroot en anderzijds worden reizigers en verladers verleid tot ander gedrag (spitsmijden, andere modaliteit zoals fiets, OV of binnenvaart). Voor het vervolgprogramma worden per regio concrete maatregelenpakketten vastgesteld, met het accent op reisgedrag, het zoeken naar innovatieve oplossingen voor mobiliteit (ITS, inzet van in-car technologie) en het verder versterken van de samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven om tot oplossingen te komen en deze uit te voeren.

Planning
2011: afspraken maatregelenpakketten huidige programma
2012-2015: realisatie huidige programma. Per 1 maart 2015 zijn er 237 multimodale maatregelen uitgevoerd en opgeleverd. Het merendeel van de resterende maatregelen wordt dit jaar gerealiseerd.
2015: presentatie resultaten huidige programma
2014-2015: afspraken maatregelenpakketten vervolgprogramma
2015-2017: realisatie vervolgprogramma

Financiën Rijk en regio investeren samen ruim € 1,1 mld in de gebiedsprogramma's. De bijdrage van het Rijk is € 794 mln (prijspeil 2011). Voor het vervolgprogramma zijn per regio financiële afspraken gemaakt op basis van cofinanciering: 50 procent Rijk /50 procent regio's. In totaal investeren Rijk en regio samen circa € 600 mln (TK vergaderjaar 2013-2014, 33750-A, nr. 25). Artikel IF 12.03.03.

Politiek/bestuurlijk In het Regeerakkoord van 2012 is afgesproken dat er een vervolgprogramma Beter Benutten komt. Om de samenwerking tussen overheden onderling en het bedrijfsleven te bekrachtigen en concreet te maken, zijn, zowel voor het huidige als het vervolgprogramma, per regio bereikbaarheidsverklaringen getekend door de bestuurlijke trio's (minister IenM, regionale bestuurder en beeldbepalende CEO uit de regio), die sturen op de uitvoering en de samenhang.

Projecthistorie

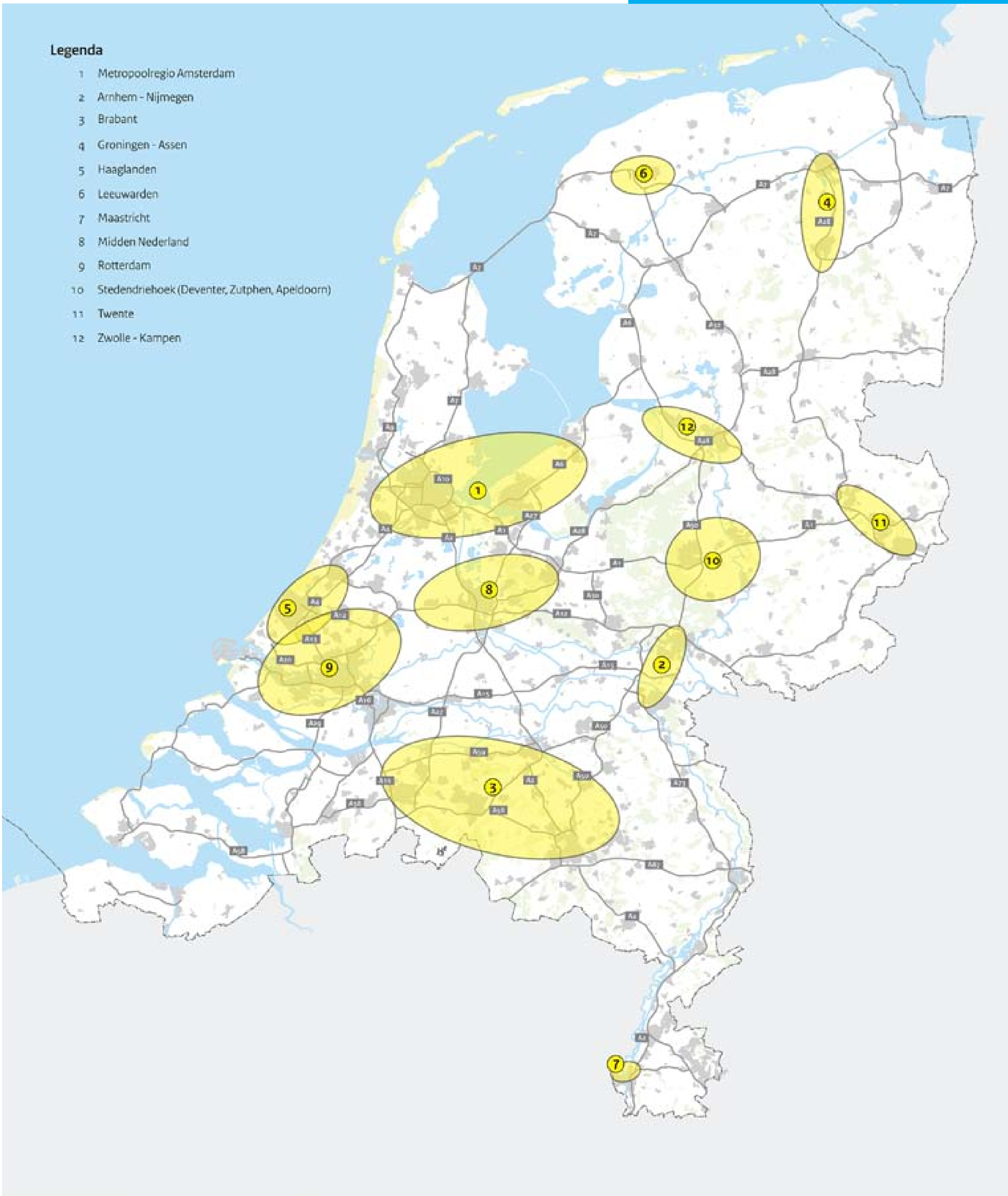
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Beter Benutten

Gebied Nationaal
Onderwerp Multimodaal
Ministerie IenM
Fase Realisatie





Noordwest-Nederland

Visie
Hoofdopgaven
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
Overige gebiedsopgaven
Kaarten
Infographic
Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Noordwest Nederland (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland) beslaat het grondgebied van de drie betrokken provincies, inclusief het IJsselmeergebied. De centrale ambitie voor het gebied is het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van de kust bij IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad (samen Noordwest Nederland). Noordwest Nederland vormt het hart van de financiële dienstverlening en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Ook beschikt het gebied over een sterk cluster Life Sciences en vormt het de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen. Met de mainport Schiphol en de Amsterdamse haven heeft Noordwest Nederland een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer. Bovendien bevat het met Amsterdam een van de grote toeristische trekpleisters.

Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet Noordwest Nederland aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt samenhangende acties op het gebied van economie, woningbouw, landschap, natuur, water, transport en energie. Duurzaamheid is daarbij een overkoepelend thema, omdat in alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

De provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de daarbinnen gelegen gemeenten trekken steeds meer samen op. Deze intensievere samenwerking maakt het vooral op het niveau van Noordwest Nederland, waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de regio Utrecht met elkaar samenwerken, mogelijk de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van Noordwest Nederland, maar hier ook aan bijdragen.

De intensievere samenwerking, ook met het Rijk, heeft geleid tot het opstellen van één gebiedsagenda. Het betrekken van het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties en het bespreken van de centrale thema's uit de gebiedsagenda in het bestuurlijke overleg MIRT, past bij de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarbij maakt massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, de regio extra aantrekkelijk. Clustering van bedrijven is namelijk goed voor vergaande specialisatie en bovendien stimuleert interactie in druk stedelijk gebied kennisdeling, hetgeen de kans op een goede match op de arbeidsmarkt vergroot. Het is daarom de opgave om geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen. Noordwest Nederland kampt tegelijkertijd binnen en buiten de stadscentra met een grote leegstand van kantoren. Er zijn stappen



gezet om deze leegstand tegen te gaan, door transformatie en het uit de markt halen van kantoorplannen. Het is de opgave deze aanpak verder uit te bouwen. Hetzelfde geldt voor de herstructurering, intensivering en transformatie van bedrijventerreinen en voor de toenemende leegstand van winkelvastgoed. De mogelijkheden van herstructurering en transformatie spelen tevens een grote rol bij de verstedelijkingsopgave.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

Noordwest Nederland heeft een gunstig woonklimaat. Naast het woningaanbod wordt dit bepaald door de veelzijdige arbeidsmarkt, de vele soorten (hogere) opleidingen, het ruime culturele aanbod, het brede voorzieningenniveau en de mogelijkheden tot recreëren op en aan het water en in de natuur. De combinatie van de bovenstaande factoren leidt tot een blijvend grote woonvraag, met name in Noordwest Nederland, waar sprake is van een relatief jonge bevolking. De woningmarkt komt inmiddels weer op gang. Op de langere termijn gaat het er om tijdig te voorzien in voldoende en passende woongelegenheid, waarbij (markt) partijen worden uitgenodigd tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Het is zaak tijdig te voorzien in voldoende en passende locatiecapaciteit voor het wonen. Daarbij moet ook gebruik gemaakt worden van de toenemende mogelijkheden om via transformatie woningen toe te voegen. Oplopende tekorten kunnen, op termijn, negatieve gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (c.q. betaalbaarheid) van de regio voor (internationale) kenniswerkers. Daarbij is het van belang te onderkennen dat de demografische groei in deze regio de komende decennia zal worden gedomineerd door enerzijds een groei van de leeftijdsgroepen tot 35 jaar en anderzijds door de groei van het aantal 65+ huishoudens. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk in eerste instantie op bouwen binnen bestaand bebouwd gebied. Daarbij is speciale aandacht voor verdichting rondom OV-knooppunten. Daarnaast is het van belang dat lopende grote projecten als Leidsche Rijn en de groei van Almere zo spoedig mogelijk verder tot uitvoering komen.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Noordwest Nederland heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De economische ontwikkeling en het toenemend aantal inwoners zorgen voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem. De bereikbaarheidsproblemen op de hoofdinfrastructuur zullen zich naar verwachting vooral voordoen aan de noord- en noordwestkant van Amsterdam, aan de oostkant van Amsterdam en rond Lelystad. Bij het regionaal OV vallen vooral de knelpunten in Utrecht op en op het OV-knooppunt Schiphol Plaza. Er dient te blijven worden voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van de luchthaven en de haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking des te belangrijker om de stedelijke en regionale infrastructuur (weg, OV, fiets) mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen. Het gaat om het managen en faciliteren van de gehele verplaatsingsketen, waarbij de knelpunten zich in toenemende mate manifesteren in

de 'first and last mile'. Bij de verdere analyse van de bereikbaarheidsproblematiek kan gebruik worden gemaakt van de bereikbaarheidsindicator. Bij het zoeken naar oplossingen zal conform de zogenaamde Meer Bereiken aanpak een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en infrastructuur moeten worden ingezet. Bij inrichten gaat het onder meer om de ontwikkeling van knooppunten.

Natuur en landschap: aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

Het rijke aanbod van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor Noordwest Nederland een vestigingsplaatsfactor van betekenis. In grote delen van Noordwest Nederland staat de kwaliteit van het landschap echter onder druk. Het is de opgave de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en structuren te behouden en te versterken. Daarnaast is het, zeker in relatie tot de toenemende verstedelijkingsdruk, noodzakelijk om te blijven investeren in de toegankelijkheid en beleving van het landelijk gebied. De financiële middelen voor natuur en landschap zijn schaars. Om die reden wordt er zowel door overheden als terreinbeherende organisaties gekeken naar private partijen. Het is de opgave nieuwe financieringsconstructies te ontwikkelen, waarbij een balans wordt gezocht tussen economische activiteiten en de kwaliteiten van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem

In Noordwest Nederland neemt de wateropgave als gevolg van de klimaatverandering toe. Het gaat er vooral om een betere bescherming te bieden tegen hoog water en het voorkomen van grote schade als gevolg van hevige regenval en zoetwatertekorten. Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. In 2017 verandert de normering van primaire waterkeringen in de Waterwet. Dit zal er onder andere toe leiden dat het Noordzeekanaal niet langer de status zal hebben van 'gevaarlijk buitenwater' en de bescherming tegen de zee primair door de kust en de Zeetoegang IJmond zal worden geregeld. In het kader van het Deltaprogramma hebben overheden in 2014 gezamenlijk toegezegd om de bebouwde omgeving beter bestand te maken tegen hitte, droogte en wateroverlast en om het optreden van extra risico's op schade en slachtoffers bij (her)ontwikkeling tegen te gaan. Daarnaast moeten nationale vitale en kwetsbare functies, zoals de energievoorziening, beter bestand worden gemaakt tegen overstromingen.

Energie: verduurzaming energievoorziening

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zullen een substantiële bijdrage moeten leveren aan de nationale doelen om in 2023 te komen tot een 20% lagere CO_2-uitstoot en 16% duurzame energieopwekking. Enerzijds moet door besparing het energieverbruik worden teruggedrongen door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren, door maatschappelijk vastgoed duurzaam te maken en door kennisverspreiding. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog en moet dit ruimtelijk mogelijk worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De internationale aantrekkingskracht van Noordwest Nederland en het mondiale netwerk van Schiphol en de zeehavens zijn twee kanten van dezelfde medaille. Ze versterken elkaar en hebben elkaar nodig om sterk te staan in de internationale concurrentie. De hoofdkantoren van multinationals langs de Amsterdamse Zuidas en internationale organisaties elders in Amsterdam zijn daarvan een voorbeeld. Bedrijven kiezen niet alleen vanwege hun economische activiteiten voor deze locatie. Ook vanwege de prettige combinatie van woon- en werkomgeving, een goede internationale bereikbaarheid en een aantrekkelijk voorzieningenniveau. De ambitie is alle functies in het gebied te accommoderen, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij worden ruimtelijke keuzes gemaakt over:

- De spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart in het gebied.
- Het behoud van de catchment area (gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) van Schiphol en het verbeteren van de landzijdige ontsluiting.
- Het implementeren van internationale aanbevelingen ten aanzien van vliegveiligheid in het licht van onder andere de wateropgave (in relatie tot het weren van vogels), de noodzaak om duurzame energie op te wekken (windturbines) en hoge bebouwing.

De ruimtelijke keuzes slaan onder meer neer in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol. De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol vraagt blijvende aandacht, bijvoorbeeld als het gaat om de capaciteit en veiligheid van het OV-knooppunt Schiphol Plaza.

Zuidas

De Amsterdamse Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en is goed ontsloten door diverse verkeer- en vervoermodaliteiten. De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid, het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningenaanbod, maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. Voor het Rijk is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer), samen met andere overheden. In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs volgen. Zowel de weg- als de OV-infrastructuur wordt in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te creëren voor de nieuwbouw en uitbreiding van infrastructuur is in 2012 besloten de A10 ondergronds te brengen.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ oevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van Noordwest Nederland en daarmee aan de regionale en nationale economie. Daarbij vormen de groei van

Noordwest-Nederland

de haven en de groei van de stad één samenhangende opgave.

Rijk en regio hebben in oktober 2013 gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied vastgesteld. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal kan worden ingezet voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en voor het huisvesten van talent in het Noordzeekanaalgebied. De belangrijkste afspraken zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De vastgestelde visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over de eigen acties en investeringen in het gebied. Daartoe is de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda, waarin de te nemen stappen geconcretiseerd worden. De ontwikkelingen in het gebied worden gemonitord zodat tijdig ingespeeld kan worden op kansen en bedreigingen.

Amsterdam-Sloterdijk is een belangrijk werkgelegenheidsgebied en heeft als knooppunt een goede bereikbaarheid onder meer met Schiphol. Betrokken partijen werken samen aan de transformatie naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, onder meer door het wegnemen van belemmeringen.

Amsterdam-Almere-Markermeer

In november 2013 heeft het Rijk de rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer vastgesteld, waarin het perspectief op de ontwikkeling van het gebied is vastgelegd. Het toekomstperspectief is door de regionale overheden bekrachtigd in een bestuursovereenkomst, terwijl de afspraken over Almere 2.0 tussen het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere in een uitvoeringsovereenkomst zijn vastgelegd. De groei en de daarbij horende investeringen in de integrale ontwikkeling van de stad, biedt Almere de kans zich door te ontwikkelen als een meerkernige stad met een groene kwaliteit midden in het stedelijk netwerk van Noordwest Nederland.

Het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drievoudige ambitie als het gaat om verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, worden de investeringen op deze assen optimaal benut. Almere groeit in fasen en organisch volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. Door innovatieve experimenten wordt geprobeerd de woningbouw zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de woningbehoefte. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls.

Afhankelijk van het tempo waarin de woningbouw plaatsvindt, is op termijn de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon. Tenslotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer wordt vitaal, gevarieerd en robuust.

As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste projecten van het land. De eerste fase van het project nadert zijn afronding. Daarin wordt het station omgebouwd en uitgebreid tot OV-terminal en vindt in het gebied daar omheen een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en een hoogwaardige transformatie plaats. Als onderdeel van de opschaling van het tramnetwerk wordt hard gewerkt aan de realisatie van de tram naar de Uithof (Science Park). Onder de noemer "gezonde verstedelijking" is de start gemaakt met de plannen voor de tweede fase, met veel ruimte voor een innovatieve aanpak.

Leidsche Rijn is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van Nederland. Het gebied is voor circa tweederde gerealiseerd. Leidsche Rijn fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Het is van groot belang dat de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt afgemaakt. Voor de komende jaren is daarbij de realisatie van Leidsche Rijn Centrum en de zone langs de overkapte A2 de grootste opgave. Op het industrieterrein Lage Weide, met één van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht oost-Science Park

Het Utrechtse Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van Noordwest Nederland. Een brede alliantie van samenwerkende partijen willen De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend internationaal toonaangevend science cluster, met een concentratie van topbedrijven.

Het Science Park maakt deel uit van het grotere gebied Utrecht oost. In dit gebied wordt de komende jaren veel geïnvesteerd. In 2013 is een netwerk ontstaan van overheden, universiteit, hogeschool, ziekenhuis, bedrijfsleven en een landschapsorganisatie. Deze zien de profilering en groei van de regionale economie als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en willen het gebied in dat kader verder ontwikkelen als een 'area of excellence'. Via vijf ontwikkellijnen is dat in 2015 verder uitgewerkt in te realiseren programma's en projecten. Ook is het de inzet de dynamiek van de stad Utrecht te verbinden met de groene kwaliteiten van de landgoederen, forten en de Utrechtse Heuvelrug om het gebied nog meer allure te geven en aantrekkelijker te maken voor internationale vestigingen.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een multifunctioneel dynamisch woon-werkgebied, dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van Noordwest Nederland. In 2013 is samen

met private partijen een handelingsperspectief voor het gebied opgesteld, waarlangs de komende jaren wordt gewerkt.

Overige gebiedsopgaven

Noord-Holland noord

Noord-Holland noord heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Op basis van deze gebiedskwaliteiten kan het gebied een bijdrage leveren aan de woningbehoefte van Noordwest Nederland. Daarbij ontwikkelt het gebied haar eigen sterke kanten aan de hand van een clusteraanpak. Daartoe zijn vijf krachtige ruimtelijk-economische clusters aangewezen, namelijk Agribusiness, Duurzame Energie, Marien/Maritiem&Offshore, Vrijetijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstellingen en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. Met het oog op het versterken van de economische structuur verdient verbetering van de bereikbaarheid via weg, spoor en water aandacht.

Overig Utrecht

De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen Noordwest Nederland en noord en oost Nederland. Er zijn opgaven op het gebied van bereikbaarheid en verstedelijking. Bij dit laatste ligt de focus op herstructurering, transformatie en verdichting. Kansen liggen er voor de verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van de zorg.

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch liggen er onder meer kansen op het gebied van Agro Food Tuinbouw en Life Sciences.
De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden.

Overig Flevoland

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport kan vanaf 2018 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol opvangen. Voor het functioneren van Lelystad Airport is een goede bereikbaarheid van belang. Rijk en regio hebben begin 2014 afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en met het openbaar vervoer.

Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energiedoelstelling, onder meer door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur vindt de regio de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle belangrijk.

Zie voor gebiedsagenda Noordwest Nederland:

Opgaven Noordwest-Nederland

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

Topsectoren

- Energie
- Creatieve Industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Logistiek

- Mainport Schiphol
- Greenport

- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven
- Binnenhaven

Regionaal

- Maritiem

- Zeehaven van regionale betekenis - militair gebruik

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- OV-knooppunt
- **Corridor achterlandverbinding**

Regionaal

- Regionale weg
- Opgave regionale weg
- Opgave brug

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Metropolitaan Landschap

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet

- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoercapaciteit
- Kustversterking / Zandsuppletie

- Sluis

- Berging (zoekgebied)

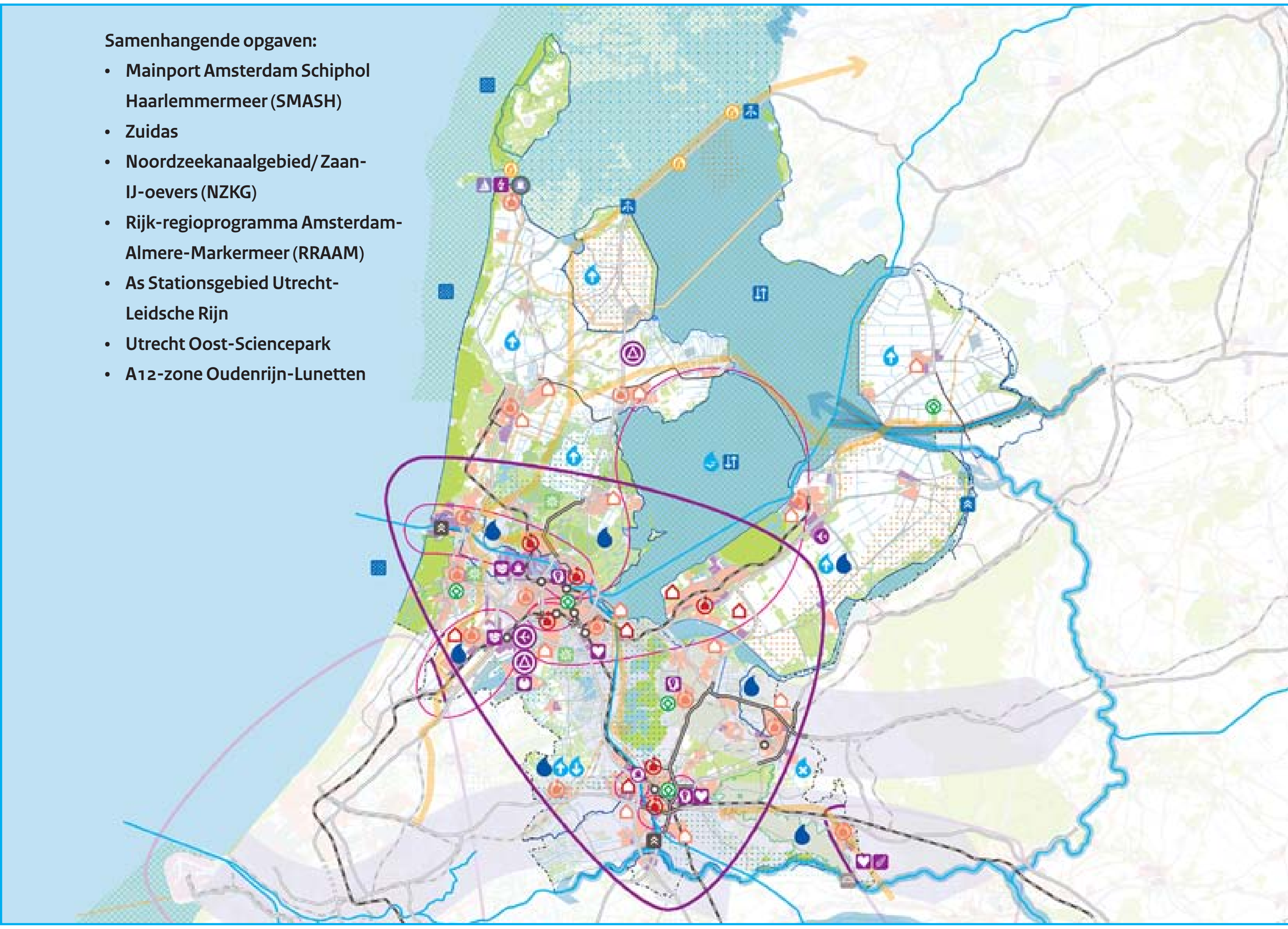
- (Verbeteren) ecologische kwaliteit

- Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook
- Gebied windenergie
- Energie uit water

Opgaven Noordwest-Nederland



MIRT ONDERZOEK

1. Bereikbaarheid Lelystad Airport
2. Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam
3. Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam
4. Greenports en de samenwerking met Mainports
5. Organisch bouwen
6. Rijksvastgoed Lelystad
7. Stedelijke bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

VERKENNING

8. Corridor Amsterdam-Hoorn
9. Meerlaagsveiligheid Marken

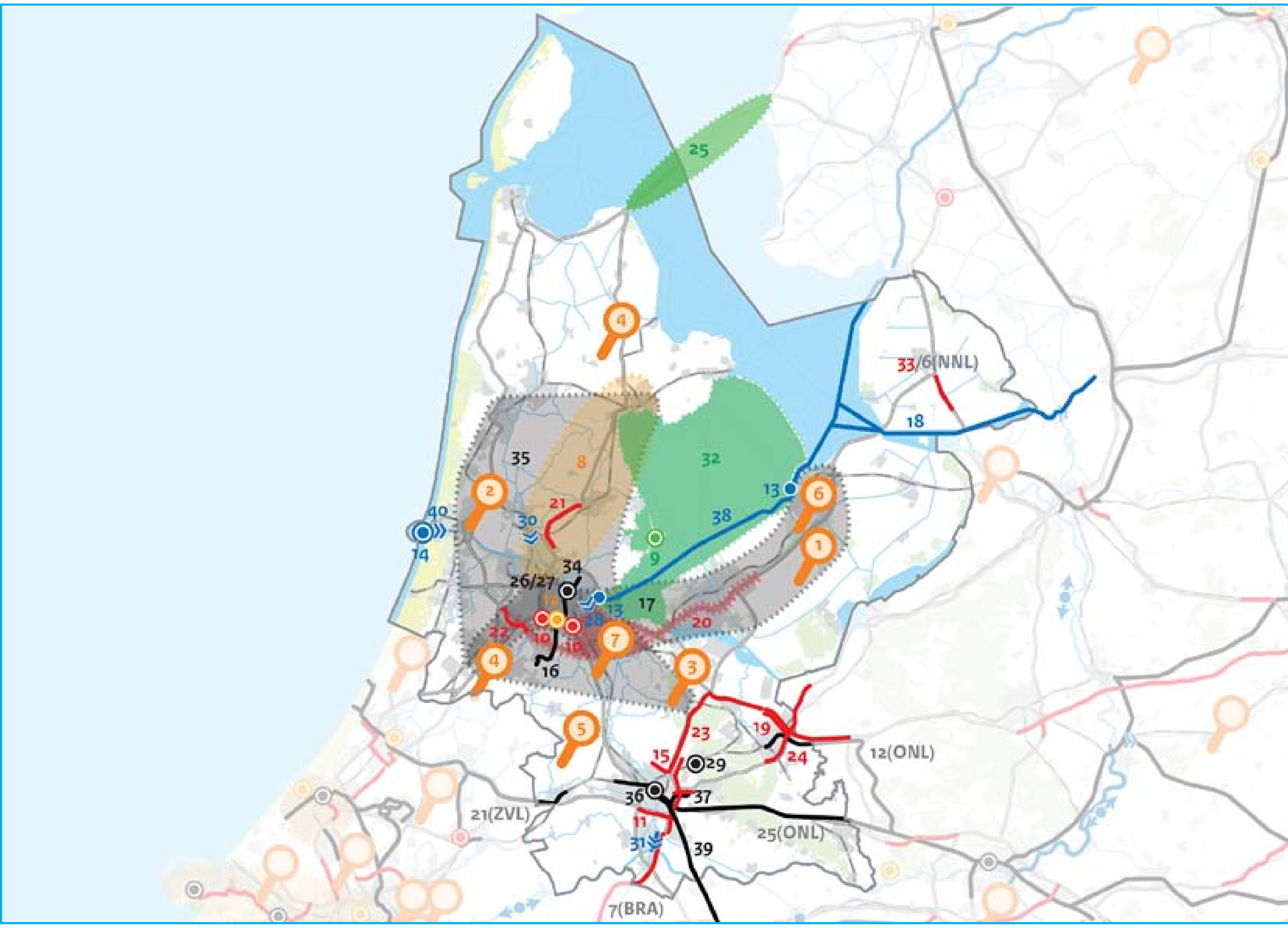
PLANUITWERKING

10. A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
11. A27/A12 Ring Utrecht
12. Zuidasdok
13. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
14. Lichteren buitenhaven IJmuiden
15. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
16. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
17. OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
18. Vaarweg IJsselmeer-Meppel

REALISATIE

19. A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken
20. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
21. A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein
22. A9 Omlegging Badhoevedorp
23. A27/A1 Utrecht-Knpt Eemnes-Aansluiting Bunschoten
24. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
25. Afsluitdijk
26. Amsterdam CS, Cuypershal
27. Amsterdam CS, fietsenstalling
28. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
29. Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg
30. De Zaan (Wilhelminasluis)
31. Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen
32. Markermeer-IJmeer
33. N50 Ens-Emmeloord
34. Noord-Zuidlijn
35. Regionet, fase 1
36. Utrecht Centraal (NSP)
37. Utrecht, tram naar De Uithof
38. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (A'dam-Lemmer)
39. Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
40. Zeetoegang IJmond

Projecten Noordwest-Nederland



Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Integrale ontwikkelingen
- Water

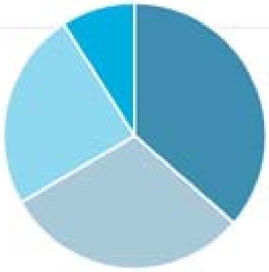
* (ZVL)
* (BRA)
* (ONL)

Regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio



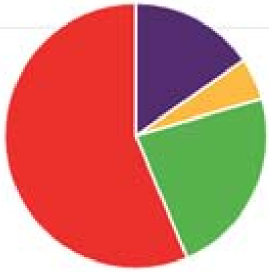
Infographic Noordwest-Nederland

Verdeling aantal **projecten** naar **onderwerp**



Wegen	12
Spoor/OV	10
Vaarwegen	8
Water	3

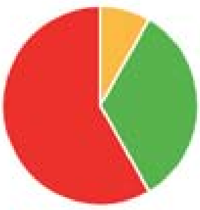
Verdeling aantal **projecten** naar **fase**



Onderzoek	6
Verkenning	2
Planuitwerking	9
Realisatie	22

Verdeling aantal **fases** naar **onderwerp**

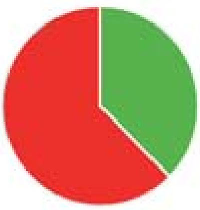
Wegen



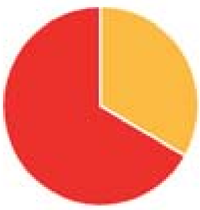
Spoor/OV



Vaarwegen



Water



	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	1	4	7
Spoor/OV	0	0	2	8
Vaarwegen	0	0	3	5
Water	0	1	0	2

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

39

Totaal aantal projecten

Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)

Gebied Noordwest-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel De Alderstafel Lelystad heeft begin 2012 het Rijk geadviseerd over de mogelijke ontwikkeling van de regionale luchthaven Lelystad. In het kabinetsstandpunt hierover is opgenomen dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven gelijke tred dient te houden met de ontwikkeling van de luchthaven. In het MIRT Onderzoek is met de regio en het bedrijfsleven onderzocht hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid. In het voorjaar 2014 hebben Rijk, provincie Flevoland en de gemeente Lelystad op grond van de resultaten van dit onderzoek bestuurlijk afgesproken om een verdere invulling te geven aan de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van luchthaven Lelystad.

In april 2015 is het luchthavenbesluit Lelystad in werking getreden. Onder regie van provincie Flevoland werken diverse partijen aan een verbetering van de busverbinding, aan mobiliteitsmaatregelen en een nieuwe aansluiting op de A6 met een verbinding naar de luchthaven. Het Rijk start een MIRT Verkenning naar de verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad Centrum.

Planning Het streven is om de OV-maatregelen, de mobiliteitsmaatregelen en de nieuwe aansluiting met de verbindingsweg naar de luchthaven te realiseren voordat het groot vliegverkeer gebruik maakt van de luchthaven.

Ter voorbereiding op de startbeslissing onderzoekt het Rijk op welke termijn een verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad Centrum het beste kan worden gerealiseerd, rekeninghoudend met ondermeer de ontwikkeling van de luchthaven, de ruimtelijke ontwikkelingen, de inzet van mobiliteitsmaatregelen, de Floriade en geplande onderhoudswerkzaamheden. In overleg met de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad zal worden besloten wanneer de startbeslissing wordt genomen.

Betrokkenen Ministerie IenM, provincie Flevoland, gemeente Lelystad en vertegenwoordiging van het Bedrijfsleven.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid noordwestkant Amsterdam

Gebied Noordwest-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat op termijn aan de noordkant van Amsterdam diverse bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet zullen optreden. Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) is in 2013 afgesproken om voor de A9 tussen Alkmaar (knooppunt Kooimeerplein) en knooppunt Raasdorp een nieuw MIRT Onderzoek te starten, volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven (Vernieuwing MIRT/Meer Bereiken). De nieuwe aanpak betekent dat de bereikbaarheidsopgaven in de A9-corridor, waar relevant, worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied, dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen, en dat rijk, regio en bedrijfsleven hierbij gezamenlijk optrekken. Doel van het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) is samen met de omgeving in beeld brengen van:

- innovatieve oplossingsrichtingen om de bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en de bereikbaarheid in de corridor Alkmaar-Haarlemmermeer te verbeteren
- meekoppelkansen voor ruimtelijke en andere opgaven in het gebied die samenhangen met de bereikbaarheidsoplossingen

om daarmee een bijdrage te leveren aan behoud en waar mogelijk versterking van de economische concurrentiepositie en aantrekkelijke leefomgeving van de Noordvleugel van de Randstad.

Planning
Na afronding van de kwartiermakersfase waarin de corridor in hoofdlijnen in beeld is gebracht is in het voorjaar van 2015 de analysefase van het MIRT Onderzoek gestart. In deze fase wordt informatie verzameld over de bovenlokale bereikbaarheidsopgaven in de regio, en over de daarmee samenhangende en onderliggende opgaven en factoren (zoals ruimtelijk, economische, technologische, demografische). Aan de hand van de verzamelde informatie wordt bepaald of het MIRT Onderzoek een vervolg krijgt en hoe de oplossing en fase wordt ingericht.

Betrokkenen De analysefase wordt gekenmerkt door een samenwerking tussen alle relevante partijen in de regio: overheidspartijen, marktpartijen, kennisinstellingen en (overige) betrokkenen.

Projecthistorie

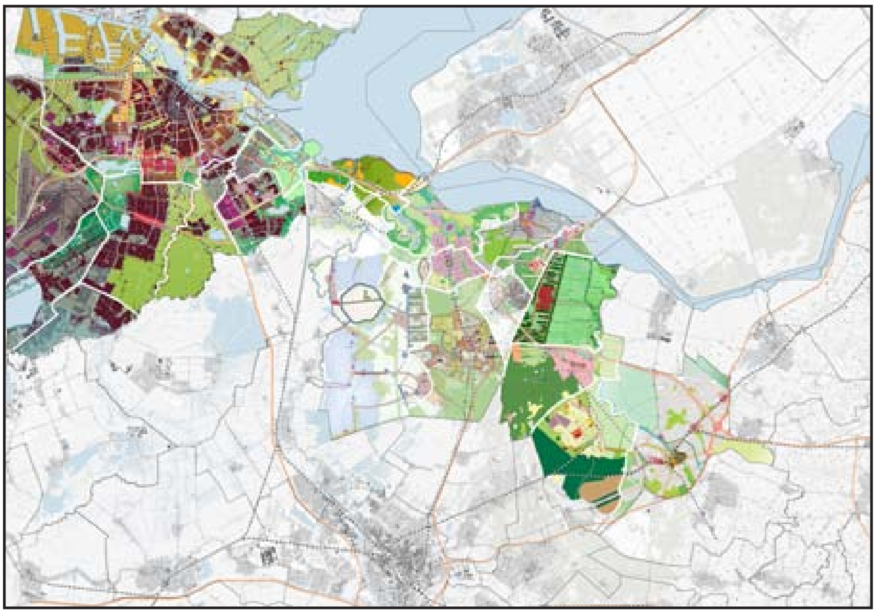
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid oostkant Amsterdam

Gebied Noordwest-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Uit de Nationale Mobiliteits- en Capaciteitsanalyse (NMCA) is gebleken dat op termijn een bereikbaarheids-knelpunt optreedt op de A1 tussen Amsterdam en Amersfoort (tussen knooppunt Muiden en knooppunt Hoevelaken). Na afloop van de bestuurlijke overleggen MIRT (BO MIRT) 2013 heeft de minister van IenM de Tweede Kamer laten weten naar onder meer dit knelpunt een nieuw MIRT Onderzoek te starten. Dit MIRT Onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven: de bereikbaar-heidsopgave wordt bekeken in samenhang met andere ruimtelijk-economische vraag-stukken in het gebied. Vanuit verschillende ruimtelijke schaalniveaus, belangen en ambities wordt onderzocht welke samenhang is aan te brengen tussen bereikbaarheid en andere opgaven die in het gebied van belang zijn.

Planning

Najaar 2014: Start van de kwartiermakersfase voor het MIRT Onderzoek oostkant Amsterdam.

Najaar 2015: Afronding kwartiermakersfase met conclusie over onlosmake-lijke samenhang tussen de opgaven op het gebied van bereikbaarheid, economie en landschap – natuur – water. Formulering van de vraagstukken rondom deze opgaven. Besluit over vervolg MIRT Onderzoek.

Betrokkenen Alle relevante partijen in de regio – overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, jongeren en belangengroepen – worden betrokken bij dit MIRT Onderzoek. Hun betrokkenheid levert inhoudelijke en procesmatige meerwaarde op voor het MIRT Onderzoek.

Projecthistorie

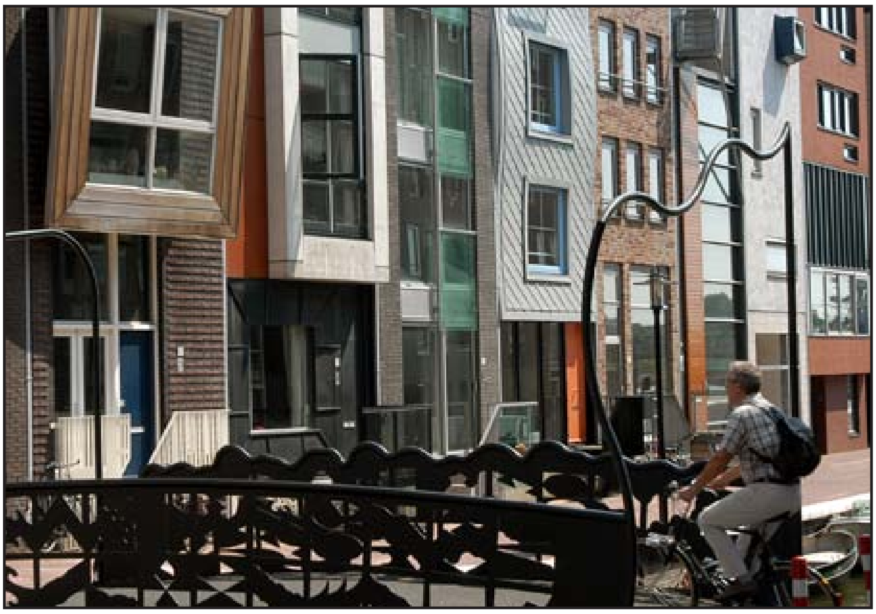
	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Organisch Bouwen

Gebied Noordwest-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In toenemende mate vindt woningbouw plaats op basis van particuliere initiatieven, op kleine schaal en veelal veel minder gepland dan de grote woningbouwlocaties van enkele jaren geleden. Ook is er sprake van stapsgewijze transformatie van verouderde bedrijventerreinen, kantoren of ander vastgoed. Projecten hebben vaak een lange(re) doorlooptijd en de stappen tijdens het proces zijn vaak kleiner en onzeker. De ontwikkeling komt tot stand via initiatieven van heel verschillende groepen of individuen; meestal spelen eindgebruikers een grote rol (zelfbewoning), maar niet altijd of alleen maar. Dit fenomeen van 'organisch bouwen' en de vragen met betrekking tot de effecten op andere beleidsterreinen waren reden om in het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 af te spreken in 2014 een MIRT Onderzoek te starten. Het MIRT Onderzoek richt zich primair op de vraag welk effect een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling heeft op andere – aan de ontwikkeling gerelateerde – beleidsterreinen, zoals bereikbaarheid, voorzieningen, etc. Daarbij hoort, mede in het kader van het MIRT, ook de vraag wat het effect van organisch ontwikkelen is op (middel)lange termijn investeringen, de fasering daarvan en wat dat vraagt van publieke en private partijen (rollen). Bij organisch ontwikkelen is het immers onzekerder wanneer welke investeringen gedaan moeten worden, of wanneer infrastructuur/OV en/of voorzieningen gerealiseerd moeten zijn (bijv. lagere school).

Het MIRT Onderzoek richt zich dus niet op wat organisch bouwen is, dat is al voldoende onderzocht en beschreven. Doel is om – waar nodig – te komen tot een handelings- en investeringsperspectief voor betrokken partijen, dat rekening houdt met de onzekerheden die horen bij organisch ontwikkelen. De resultaten van het onderzoek zijn begin 2015 bestuurlijk besproken. De uitkomsten van het onderzoek hebben ertoe geleid dat er een vervolgonderzoek zal plaatsvinden. Doelstelling van dit vervolgonderzoek is om scherper in beeld te brengen wat de effecten van organisch ontwikkelen zijn op (de planning en de financiering van) andere beleidsterreinen. Deze effecten worden in het vervolgonderzoek gemeten en (langdurig) gemonitord door het volgen van referentieprojecten. Mogelijke knelpunten worden geïnventariseerd en waar nodig worden aanbevelingen gedaan voor verbetering. Het nieuwe onderzoek moet onder andere handvatten opleveren voor gemeenten en andere betrokken partijen.

Planning BO MIRT 2014: concept resultaten onderzoek.
Begin 2015: definitieve resultaten onderzoek, inclusief conclusies.
Najaar 2016: opleveren resultaten vervolgonderzoek.

Betrokkenen Stadsregio Amsterdam en ministerie van BZK (trekkers), provincies, gemeenten, ministerie van IenM.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: vervolgonderzoek opgestart.

Rijksvastgoed Lelystad

Gebied Noordwest-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 hebben Rijk en regio afgesproken samen na te gaan hoe het rijksvastgoed zo ingezet kan worden dat het optimaal bijdraagt aan de beleidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gedeelde opgaven uit de gebiedsagenda's. De provincie Flevoland heeft het initiatief genomen tot een MIRT Onderzoek naar de situatie in Lelystad.

Het onderzoek (Rijks)vastgoedstrategie Lelystad richt zich op vrijkomend vastgoed (met name kantoorgebouwen van het Rijk en andere overheden) in Lelystad en de mogelijkheden om de betreffende locaties een nieuw gebruik te geven, dat van toegevoegde waarde is voor Lelystad. De effecten op de werkgelegenheid en de leefbaarheid worden in dit onderzoek betrokken. Het MIRT Onderzoek vindt plaats binnen de gemeente Lelystad en concentreert zich op drie gebieden daarbinnen, waar zich onder andere rijksvastgoedobjecten bevinden. Het betreft het Stationsgebied, het Lelycentre (inclusief het Smedinghuis) en het gebied van het RCE gebouw, nabij Batavia Stad.

In januari 2015 hebben de minister voor Wonen en de Rijksdienst, de gedeputeerde van Flevoland en de wethouder van Lelystad een samenwerkingsovereenkomst ondertekend, die de doelen van het MIRT Onderzoek onderschrijft. In het najaar van 2015 zal de stuurgroep van het MIRT Onderzoek naar verwachting de aanbevelingen vaststellen met betrekking tot de mogelijke herbestemming van de te verkopen rijkskantoren, c.q. het RCE gebouw en denkbare begeleidende (financiële) arrangementen.

Planning

2014: opstellen plan van aanpak en uitvoeren probleemanalyse;
2015: verkennen van oplossingsrichtingen en het doen van aanbevelingen voor besluitvorming aan het BO MIRT najaar 2015.

Betrokkenen Provincie Flevoland (trekker), gemeente Lelystad, Rijksvastgoedbedrijf en College van Rijksadviseurs.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

Gebied Noordwest-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Steden zijn meer en meer de motor van de Nederlandse economie. Bedrijven en mensen zijn in steden productiever en het aandeel van het nationaal inkomen dat in de stad verdiend wordt, neemt toe. We zien dan ook dat steeds meer bewoners en bedrijven naar de stad trekken. Ook in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zien we dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in steden als Amstelveen, Zaanstad en Almere toeneemt en dat Amsterdam de grootste groei kent van inwoners en arbeidsplaatsen. Omdat de fysieke ruimte van stedelijke infrastructuur beperkt is, zien we de druk op de openbare ruimte toenemen. Ook het toerisme en het vrije tijdsverkeer groeit de afgelopen jaren flink, waardoor de druk op de stedelijke netwerken extra stijgt. In stedelijk gebied zien we dan ook toenemende reistijden en afnemende reistijdbetrouwbaarheid. De verkeersveiligheid neemt af en ook de verblijfskwaliteit staat onder druk. Met meer bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied is de verwachting dat deze knelpunten verder zullen toenemen. Doel van dit MIRT Onderzoek is dan ook om na te gaan hoe de bereikbaarheid in de stedelijke gebieden in de MRA kan worden verbeterd.

Dit MIRT Onderzoek richt zich op de stedelijke gebieden in de MRA. De toenemende druk komt het sterkst naar voren in de centrumgebieden, op de op- en afritten en stedelijke invalswegen tussen het hoofdwegennet en de centrumgebieden en op de OV knooppunten. Hier neemt het voor- en natransport en het overstappen relatief veel tijd. Ook onderzoeken we welke ruimtelijke aanpassingen nodig kunnen zijn voor de grote binnenstedelijke woningbouwopgave.

Planning

Najaar 2015: gedeelde probleemerkenning en aanpak fase 2: oplossingsrichtingen.
Najaar 2016: afspraken over oplossingsrichtingen

Betrokkenen Gemeente Amsterdam (trekker), gemeenten, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, ministerie van IenM.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Pilot Meerlaagsveiligheid Marken

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De waterveiligheid op Marken voldoet niet aan de huidige eisen. Een deel van de dijk heeft stabiliteitsproblemen of is te laag. Bovendien is de steenbekleding van de dijk op een aantal plaatsen ingezakt of ligt los.
Daarom wordt gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid. Om de problemen aan te pakken is de afgelopen jaren eerst gewerkt aan een dijkversterkingsplan. Dit plan zou leiden tot een fors grotere dijk en hoge kosten.
Het Rijk en de regionale bestuurders kwamen in augustus 2013 overeen om een pilot naar de mogelijkheden van meerlaagsveiligheid op Marken te starten. Dit is een nieuwe benadering in het waterveiligheidsbeleid waarbij drie soorten maatregelen worden ingezet:

- Laag 1: het voorkomen van overstromingen door waterkeringen op orde te houden
- Laag2: het aanvullend borgen van de waterveiligheid door aanpassing van de ruimtelijke inrichting
- Laag 3: het verbeteren van de rampenbeheersing

De voorlopige ambitie is verwoord als markant, leefbaar en veilig Marken, ofwel:

- Veiligheid voor iedereen;
- Markant: mooi en maatwerk passend bij Marken;
- Samen voor veilig: overheden werken samen aan de waterveiligheid;
- Inwoners van Marken weten ook wat ze zelf kunnen doen.

Omdat de dijkversterking uitgesteld wordt tot 2018 en tegelijkertijd de veiligheidssituatie wel om maatregelen vraagt, wordt het onderhoud aan de dijk geïntensiveerd.

Planning Op basis van het MIRT Onderzoek dat in 2014 is afgerond, kan worden geconcludeerd dat op de korte tot middellange termijn enkel met behulp van maatregelen in de eerste laag aantoonbaar en kosteneffectief kan worden voldaan aan basisveiligheid. De maatregelen in laag 1 worden uitgewerkt in een verkenning. Voor laag 3 worden in de verkenningsfase maatregelen verder uitgewerkt en geïmplementeerd. Maatregelen in laag 2 worden verder uitgewerkt en onderzocht voor mogelijke toepassing op langere termijn.

2015 uitwerken oplossingsrichtingen in een verkenning.
Begin 2016 vaststellen voorkeursoplossing
2016 – 2017 planuitwerking
2018 realisatie
2022 gereed

Financiën Artikel DF 1.02.01.

Betrokkenen De verkenning wordt uitgevoerd in samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Rijkswaterstaat), de provincie Noord-Holland, de gemeente Waterland, het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Afsluitdijk

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Bij de tweede Landelijke Rapportage Toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoercapaciteit nodig omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot tenminste 2050 de veiligheids-eis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing
De scope van het project bestaat uit:
- Versterking van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene (vegetatie) uitstraling.
- Versterking van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand.
- Het (gefaseerd) aanbrengen van pompen bij het bestaande spuicomplex Den Oever voor aanvullende afvoercapaciteit.

Planning
2017: start realisatie
Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2022 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de uitvoering is € 831 mln. Artikel DF 1.02.01 en DF 1.02.02. Daarnaast stelt het Rijk een bedrag van € 18 mln beschikbaar voor het stimuleren van duurzame en innovatieve projecten. Deze projecten worden uitgevoerd door de regio (de zogenaamde regionale ambities), met de afspraak dat de regio zorg draagt voor tenminste eenzelfde bijdrage (niet zijnde andere rijksmiddelen).

Politiek/bestuurlijk In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Het gaat om maatregelen om de dijk en kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities op het gebied van duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben Rijk en decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit. Eind april 2015 heeft de minister het ontwerp Rijksinpassingsplan ter inzage gelegd.

Uitvoering Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking. De project-opdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						●
Opgave			●			
Oplossing						
Planning						●
Financiën			●		●	
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project Afsluitdijk is overgegaan naar de planuitwerking en voorbereiding realisatiefase. Ophoging budget met € 20 mln voor regionale ambities.

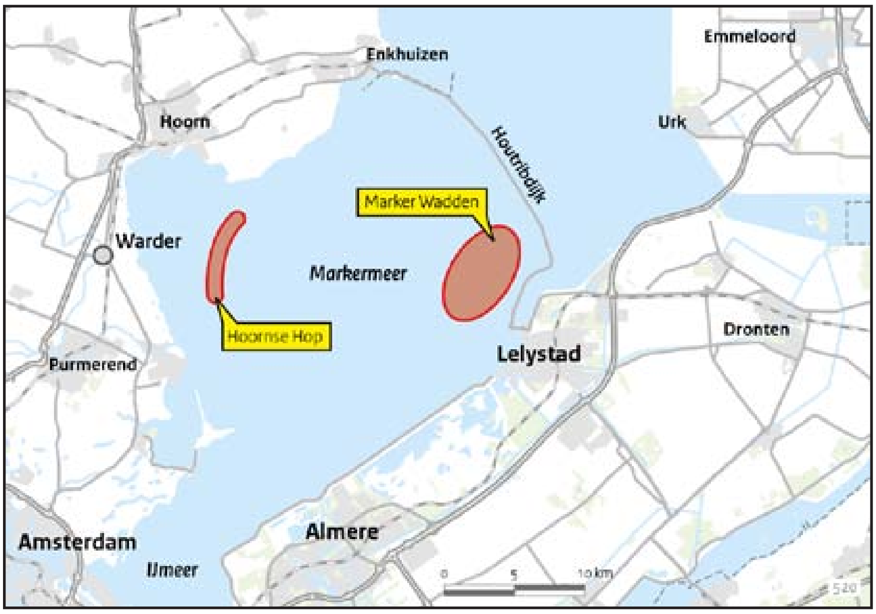
2014: in augustus 2012 is de voorkeursbe-slissing genomen inzake waterbeheer Afsluitdijk (voorheen project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk). De projecten Afsluitdijk (waterveiligheid) en Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA, waterbe-heer) worden als één project uitgevoerd.

2015: in 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.

2016: vanwege een actualisatie in de planning is de oplevering voorzien in 2022. Het budget voor het project Afsluitdijk is overgeheveld naar de realisatiefase.

Markermeer-IJmeer

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM en EZ
Fase Realisatie



Opgave De ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruit gegaan. De Natura 2000- en Kaderrichtlijn Water-doelen worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen

Oplossing

Natuurlijker Markermeer-IJmeer (realisatie)
In het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer (NMIJ) zijn middels pilots kansrijke ecologiemaatregelen uitgetest zoals een 'luwtescherm', kunstmatige riffen en drijvende rietmoerassen. Gerealiseerd zijn een kunstmatig moeras bij de Houtribdijk en diverse kleinere innovatieve experimenten in een 'proeftuin' bij Warder.

Luwtemaatregelen Hoornse Hop (planuitwerking)
Met het creëren van golfluwe gebieden worden slibstromen verminderd en wordt een overgangsgebied tussen helder en troebel water gecreëerd. Vissen, mosselen en waterplanten gedijen daar beter en watervogels vinden weer voldoende voedsel. Het voorkeursalternatief omvat een aantal (luwte) dammen tussen Hoorn en Edam inclusief een aantal recreatieve voorzieningen. Het toekomstperspectief voor de lange termijn betreft de doorontwikkeling tot een aantal zandige eilanden.

Eerste fase Marker Wadden (realisatie)
Hier wordt -gefaseerd in de tijd- met behulp van slib uit het Markermeer een moerasland aangelegd met een bijbehorend onderwaterlandschap. Dit levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied en aan de verbetering van watergebonden recreatie en economische ontwikkeling.

Planning

2015: afronding onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer
2015: start planuitwerking Luwtemaatregelen Hoornse Hop
2016: start realisatie Marker Wadden
2017: start realisatie Luwtemaatregelen Hoornse Hop

Financiën

Natuurlijker Markermeer IJmeer: € 7,9 mln. Artikel DF 7.02.01.
Luwtemaatregelen Hoornse Hop: € 7,6 mln rijksbijdrage, € 1,5 mln provincie Noord-Holland, € 1,5 mln provincie Flevoland. Artikel DF 2.02.02.
Marker Wadden: € 15 mln EZ, € 15 mln IenM, € 15 mln bijdrage Postcodeloterij , € 3,5 mln provincie Flevoland en € 1,5 mln Natuurmonumenten.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project Hoornse Hop is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

2016: het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.

Corridor Amsterdam-Hoorn

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De voorziene reistijden aan de Noordkant van Amsterdam voldoen op termijn niet aan de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerde streefwaarden. Uit het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam is gebleken dat op de lange termijn de bereikbaarheidsproblematiek het grootst is aan de oostkant van het onderzochte studiegebied. De grootste knelpunten, in termen van voertuigverliesuren en overschrijding van reistijdnormen, doen zich voor op de A7/A8-corridor.

Naar aanleiding van de uitkomsten daarvan is in oktober 2013 bestuurlijk afgesproken dat voor de A7/A8-corridor een MIRT-verkenning gestart wordt, volgens de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven. Dat betekent dat vooral gekeken wordt naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door middel van een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur.

Planning In februari 2015 is een startbeslissing genomen voor de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Het streven is om begin 2017 een ontwerp-rijksstructuurvisie vast te stellen.

Financien Artikel IF 12.03.02.

Betrokkenen IenM werkt samen met de provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam en gemeenten in nabijheid van de A7/A8. Verder worden belangenorganisaties en omwonenden betrokken via het participatieproces.

In het kader van de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgave zal worden gekeken naar aanpalende (ruimtelijke) opgaven uit de regio die inhoudelijke en procesmatige meerwaarde kunnen hebben voor het oplossen van de bereikbaarheidsopgave A7/A8. Hiervoor wordt gezocht naar de samenwerking met alle relevante partijen in de regio: overheidspartijen, vervoerders, terreinbeheerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De verwachte verkeersgroei op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas leidt tot de noodzaak van een capaciteitsvergroting en het ontvlechten van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de op- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en het ontvlechten van het doorgaand en bestemmingsverkeer dient op het knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel ingezet te worden. De projecten Zuidasdok (zie betreffende projectblad) en A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

Oplossing Het aanpassen van bestaande en inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, zodat het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10-Zuid worden gescheiden. Dit draagt bij aan een meer robuust verkeerssysteem en een verruimde capaciteit ter plaatse van Amsterdam Zuidas. Voor aanpassingen op de Zuidas zie het projectblad Zuidasdok.

Planning
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie
2028: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 297 mln. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het voorjaar van 2012 heeft het Rijk besloten om het project A10 knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel in samenhang met het project Zuidasdok tot ontwikkeling te brengen. De noodzakelijke ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer ter plaatse van de Zuidas kan alleen tot stand worden gebracht indien de scheiding op de knooppunten wordt ingezet. Het project knooppunten is opgenomen in de bestuursovereenkomst Zuidas van juli 2012. In tegenstelling tot de andere onderdelen van de bestuursovereenkomst komt het project A10 knooppunten volledig voor rekening en risico van het Rijk. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is vastgesteld in 2015.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	
Pol./Best.						

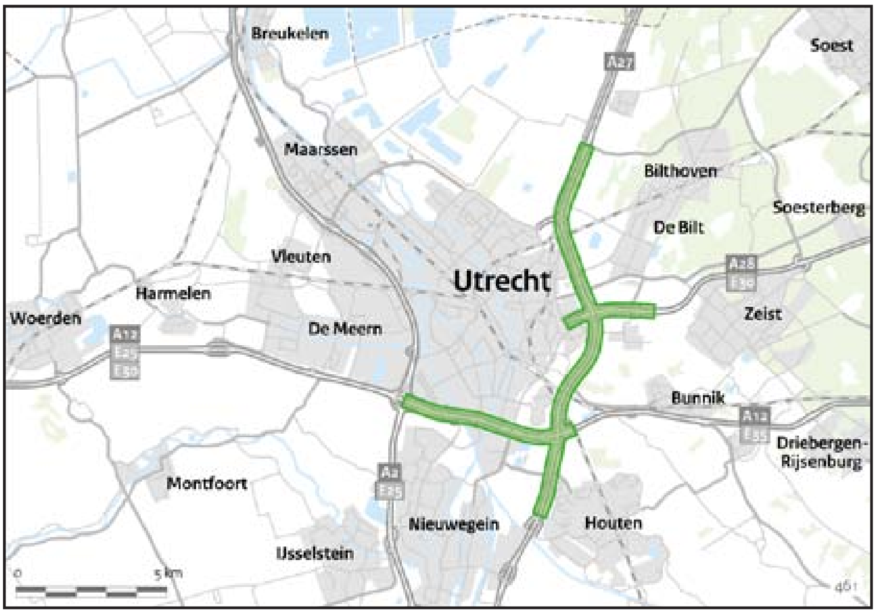
Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Amsterdam Zuidas.

A27/A12 Ring Utrecht

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Deze planuitwerking is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, mobiliteitsmanagement). De Voorkeursvariant van de Ring Utrecht bevat onder meer:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht (naar 2x7 rijstroken) en uitbreiding van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij de verkeersstromen tussen deze knooppunten worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan.
- een groene verbinding over de A27 tussen de stad en het landgoed Amelisweerd.

De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring Utrecht over het geheel genomen niet tot verslechteringen leiden, en waar mogelijk een verbetering opleveren.

Planning
2017: Tracébesluit
2018: start realisatie
2024-2026: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 1.138 mln. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Tijdens het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2009 heeft het destijds vierledig Bevoegd Gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over de Milieu Effect Rapportage (MER) 1e fase is in december 2010 een voorkeursalternatief vastgesteld. Tevens is hierbij de verantwoordelijkheid van Bevoegd Gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van IenM gelegd. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de Commissie Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. Haar conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, er een uitgebreid en zorgvuldig participatie en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht is onderbouwd. Op 13 juni 2014 heeft de minister de voorkeursvariant vastgesteld.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4, 18, 32, 37 en 39 uit de File Top 50

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●	●		●
Financiën		●	●	●		
Pol./Best.	●	●		●	●	

Toelichting op de wijzigingen

2011: tijdens het BO MIRT najaar 2009 is de voorkeursrichting bepaald.

2012: in augustus 2010 is het 1e Fase MER gepubliceerd. Op 3 december 2010 is door het Bevoegd Gezag het voorkeursalternatief vastgesteld. Besloten is de A12 te faseren tot na 2020.

2013: het beschikbare budget is aangevuld met bedragen voor de wegvakken A12 Oudenrijn-Lunetten en A27 Lunetten-Houten. De fasering van de A12 na 2020 betekent een oplevering in 2023.

2014: het budget is verhoogd met € 15 mln voor extra inpassingsmaatregelen langs de A27. Vanaf voorjaar 2012 heeft het project Ring Utrecht vertraging opgelopen door o.a. controversieelverklaring en het onderzoek door de Commissie Schoof. De planning voor het Tracébesluit en start realisatie zijn hierop herijkt. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de verbreding van de A12 (Ring Utrecht Fase 2) is getemporiseerd. De rijksbijdrage aan de NRU is apart op de begroting opgenomen en als apart projectblad opgenomen.

2015: de voorkeursvariant is vastgesteld.

2016: in november 2014 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het TB verschuift naar 2017.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De groei van het autoverkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Het gemeentelijke deel van de NRU wordt opgewaardeerd tot autoweg met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van tenminste 80 km/u. De voorkeursvariant van de gemeente Utrecht gaat uit van een opgewaardeerde NRU met een maximum snelheid van 80 km/uur, 2x2 rijstroken en 3 ongelijkvloerse kruisingen.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 166 mln (inclusief btw via bijdrage aan btw-compensatiefonds). De regio draagt € 50 mln bij. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Op 3 december 2010 is het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht vastgesteld. De afspraken over de NRU maken daar deel van uit. De gemeente Utrecht is het Bevoegd Gezag voor de NRU. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hadden tot gevolg dat de rijksbijdrage werd vertraagd. Bij het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) 2014 is deze vertraging deels ongedaan gemaakt. De rijksbijdrage is nu vanaf 2020 beschikbaar.

Uitvoering Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en planuitwerking worden onderzocht.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 32, 37, 39 en 41 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.					●	

Toelichting op de wijzigingen

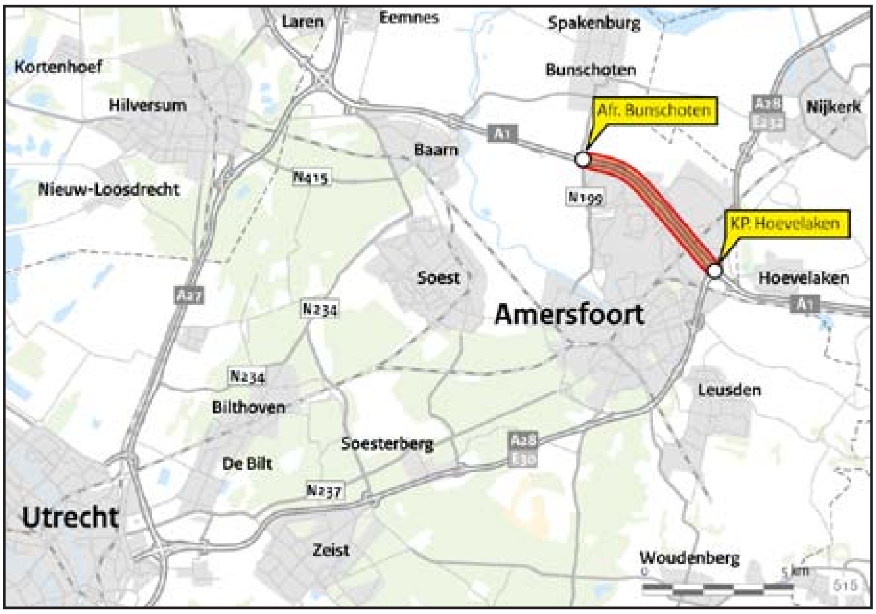
2014: het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.

2015: in maart 2014 heeft de gemeenteraad Utrecht ingestemd met de Voorkeursvariant.

2016: het eerste deel van de rijksbijdrage wordt vijf jaar eerder beschikbaar gesteld.

A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De groei van het autoverkeer leidt nu reeds tot doorstromingsproblemen op het wegvak Bunschoten – Knooppunt Hoevelaken. Dit zal na uitvoering van het project A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten-Spakenburg (zie betreffende projectblad) verergeren.

Oplossing De aanleg van een derde rijstrook op de A1 tussen de aansluiting Bunschoten-Spakenburg en het knooppunt Hoevelaken, vooruitlopend op de definitieve oplossing (4 rijstroken) welke in het kader van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken (zie betreffende projectblad) wordt gerealiseerd.

Planning
2014: Tracébesluit
2015: openstelling

Financiën Het taakstellend budget bedraagt € 24 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Dit project maakt deel uit van het Beter Benutten Pakket voor de regio Midden Nederland.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3 en 50 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen				●		
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase en de planning is geactualiseerd op basis van de vastgestelde scope (permanente 3e rijstrook).

2016: het project verloopt voorspoedig. Openstelling is vervroegd en wordt i.p.v. 2016 in 2015 voorzien.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De bereikbaarheid over de weg in deze corridor en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief (uitbreiden bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en aansluiting Almere Buiten Oost). In het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de A9 bij Amsterdam Zuidoost en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-aquaduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere. Het Tracébesluit is in 2011 vastgesteld en waarin versoberingsmaatregelen zijn vastgelegd is in november 2013 onherroepelijk geworden.

Planning
2011: Tracébesluit
2012: start realisatie
2024-2026: openstelling deeltraject A9 Amstelveen. Voor vier van de vijf delen van het project staat de openstelling eerder gepland.

Financiën Taakstellend budget: € 5.066 mln (inclusief bijdragen derden (€ 162 mln), Beheer en Onderhoud deeltraject A1/A6 en A9 Gaasperdammerweg). Artikel IF 12.03.01, 12.03.02 en 12.04.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend over het Stroomlijnalternatief met afspraken over de inpassing. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst ondertekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Karel tunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat ter plaatse de A9 verdiept wordt aangelegd. Hierdoor moet een wijzigingstracébesluit voor de Stroomlijn-overeenkomst worden opgesteld en in procedure worden gebracht. Omdat het een substantiële wijziging betreft is het deeltraject apart opgenomen in de Voortgangs-rapportage Tracéwetprojecten.

Uitvoering Het project wordt uitgevoerd in vijf delen. De uitvoering van het deelproject (A10-Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen) is gestart in 2012 en extra rijstroken op de A10 Oost zijn opengesteld in 2014. Het DBFM-contract voor het deelproject (A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef) is gegund in 2012. Deeltraject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 aanbesteed.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7, 29, 30 en 40 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing					•	•
Planning			•	•		
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.	•	•			•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: OTB vastgesteld, taakstellend budget verhoogd.

2012: bij vaststelling Tracébesluit taakstellend budget verhoogd en aanvullende bestuursover-eenkomst gesloten. Door nieuwe bekostigings-systematiek van RWS is het taakstellend budget aangepast voor de generieke BLD-bijdrage (€ 385 mln).

2013: door opheffen FES, een aanvullende Bestuursovereenkomst en opname van DG-Ruimte gelden in het infrafonds is de bijdrage derden aangepast. Er is € 24 mln overgeboekt vanuit project Stedelijke bereikbaarheid Almere.

2014: ophoging taakstellend budget met kosten voor beheer en onderhoud van het deel A1/A6. Door middel van een wijzigingstracébesluit wordt het ontwerp van de Gaasperdammertunnel aangepast. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de planning van deeltrajecten A6 Almere en A9 Amstelveen zijn verschoven.

2015: aanpassing taakstellend budget als gevolg van lagere bijdragen derden en wijziging Stroomlijnovereenkomst.

2016: het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor BenO van het deel A9 Gaasperdammerweg. Scope en budget zijn daarnaast aangepast op gewijzigde afspraken met de regio.

A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Door openstelling van het volledig systeem van de Coentunnels en Westrandweg in 2014 worden de bestaande files op dat traject grotendeels opgelost. Op het traject Purmerend-Coenplein blijven echter een aantal knelpunten over, die naar verwachting zwaarder worden door de verkeersaantrekkende werking van de tweede Coentunnel en Westrandweg.

Oplossing Het realiseren van extra capaciteit (spitsstroken met bijbehorende aanvullende maatregelen) op de A7 en de A8 tussen Purmerend en de aansluiting Zaanstad-Zuid, zullen er toe leiden dat de filevorming in de ochtendspits en avondspits wordt verminderd en het verkeer beter zal doorstromen.

Planning
2015: Tracébesluit
2015: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 21 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk De maatregelen op de A7/A8 maken deel uit van het pakket aan Beter Benutten-maatregelen voor de regio Amsterdam.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 20 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing					●	
Planning						●
Financiën					●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: scope en budget zijn aangepast omdat een deel van de oorspronkelijke maatregelen binnen de termijn van Beter Benutten verkeerskundig niet noodzakelijk of realiseerbaar zijn. Naar aanleiding van extra aandacht voor verkeersveiligheid en afronding akoestisch onderzoek is de planning herijkt.

2016: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Budget is aangepast naar de actuele raming en de realisatie verloopt voorspoedig wat nog tot openstelling in 2015 leidt.

A9 Omlegging Badhoevedorp

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De A9 veroorzaakt leefbaarheidsproblemen door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp. Daarnaast is door capaciteitsvergroting op de wegen naar de A9 toe de verkeersafwikkeling op de A9 een knelpunt geworden.

Oplossing Een zuidelijke omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Planning
2012: Tracébesluit
2013: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 340 mln (inclusief bijdrage van derden: € 177 mln). Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In oktober 2005 hebben Rijk en regio de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp getekend. Hierin is ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld. Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de A9 is in het voorjaar 2006 vastgesteld. Eind 2009 is het standpunt voor het aangepaste bogenalternatief vastgesteld. Het standpunt is uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB is in juni 2011 vastgesteld. De bestuursovereenkomst van 2005 is in april 2012 geactualiseerd om nadere afspraken over scopewijzigingen, gelijktijdige aanleg met onderdelen van Hoogwaardig OV (HOV) A9 en de hiermee samenhangende wijziging in financiën en planning vast te leggen. Door deze wijzigingsovereenkomst is de bijdrage van de regio met € 4,5 mln verhoogd. Daarnaast wordt het reeds beschikbare budget voor geluidsmaatregelen van het project A4/A10 overgeheveld naar het project Omlegging A9 Badhoevedorp (€ 3,2 mln).

Uitvoering In november 2013 is met de uitvoering gestart.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 11 en 40 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing				•		
Planning		•				
Financiën		•	•			
Pol./Best.	•		•			

Toelichting op de wijzigingen

2011: in december 2009 is het standpunt ingenomen voor het aangepast bogenalternatief.

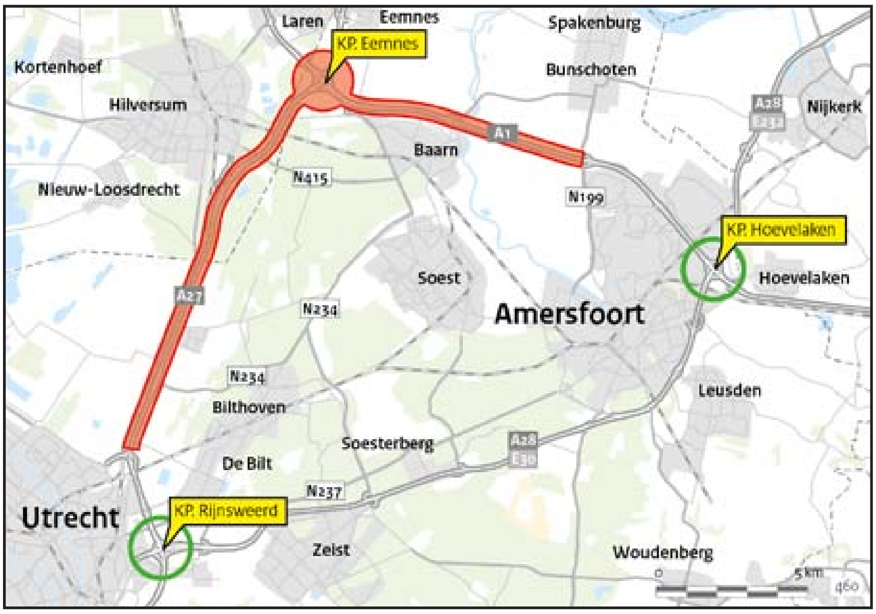
2012: het OTB is in juni 2011 vastgesteld. Vaststelling is met een half jaar verschoven vanwege het doorvoeren van versoberingsmaatregelen. De openstelling schuift hierdoor naar 2017. Op basis van de raming voorafgaand aan het OTB is het taakstellend budget verhoogd. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

2013: het TB is in april 2012 vastgesteld. Een wijzigingsovereenkomst op de bestuursovereenkomst is in april 2012 door alle partijen ondertekend. Het project gaat over naar de realisatiefase.

2014: het TB is in december 2012 onherroepelijk geworden. In 2013 start de uitvoering van de werkzaamheden.

A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten -Spakenburg

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De groei van het verkeer leidt op termijn tot afwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Deze planuitwerking heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de realisatie A28 Utrecht-Amersfoort en de planuitwerking A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Voorjaar 2008 is een Tracé/MER-procedure gestart voor A27/A1. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is het volgende voorkeursalternatief afgesproken:

- Het verbreden van de A27 tussen de aansluiting Utrecht Noord en knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat eventuele verbreding naar 2x4 en mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht mogelijk blijft.
- Het verbreden van de A1 tussen het knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten-Spakenburg van 2x2 naar 2x4 rijstroken.

Planning
2014: Tracébesluit
2017: start realisatie
2018-2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 261 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln voor het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In het bestuurlijk overleg MIRT van het najaar 2009 is afgesproken om het traject aansluiting Bunschoten-Amersfoort bij de planuitwerking van het knooppunt Hoevelaken mee te nemen. Het Tracébesluit is in september 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van een tussenuitspraak van de Raad van State is in juli 2015 een wijzigings-tracébesluit vastgesteld.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. Hieruit blijkt dat DBFM-contract meerwaarde biedt.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 12, 18, 22 en 27 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	•					
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•	•		•
Financiën		•				•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: trajectbenaming planuitwerking A27/A1 wordt gewijzigd in: Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten.

2012: de projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Taakstelling uit het Regeerakkoord: € 50 mln inpassing en € 15 mln PPS. Het Tracébesluit verschuift naar 2012. N.a.v. de tussenuitspraken RvS over WAB A1 't Gooi wordt onderbouwing van het besluit geactualiseerd en bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

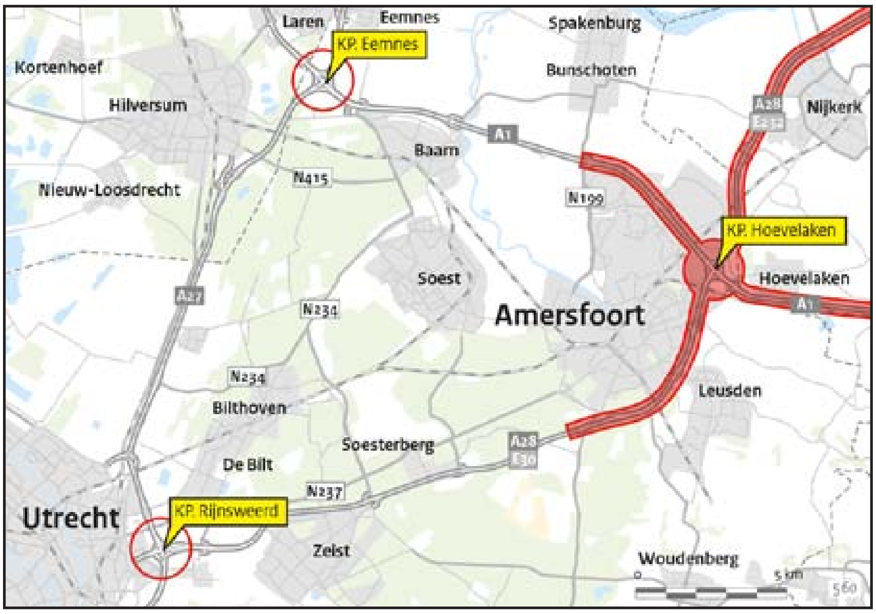
2013: RWS wil gebruik maken van de mogelijkheden uit de markt. Omdat de actualisatie van het Tracébesluit complexer is dan voorzien, verschuift het Tracébesluit naar 2013. Vanwege doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start realisatie en de openstelling met 1 jaar.

2014: vanwege de verschuiving van de realisatie naar 2016-2018 wordt in de planuitwerking overgegaan op verkeersmodel 2013 waardoor het Tracébesluit doorschuift naar 2014.

2016: het project is overgegaan naar realisatiefase. Het budget is neerwaarts bijgesteld n.a.v. de actuele raming. De aanbesteding is later voorzien door de voorbereiding van het DBFM-contract. Dit heeft geen effect op de openstelling.

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De groei van het verkeer leidt op termijn tot afwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Dit project is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Tijdens het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2009 is als voorkeursalternatief afgesproken het alternatief Verbreden aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer.

Planning
2018: Tracébesluit
2019: start realisatie
2022-2024: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 741 mln (incl. bijdrage van derden: € 37 mln). Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In het BO MIRT voorjaar 2011 is afgesproken dat wordt ingezet op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie waarbij een pakket van Eisen en Wensen uitgangspunt is. Alle benodigde afspraken tussen Rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluidmaatregelen en de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.

Uitvoering In 2012 is een PPC uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan-Design-Contract uit te voeren. In het voorjaar 2014 is de aanbesteding gestart. Dit project is daarmee overgegaan naar de realisatiefase. Het project is in juni 2015 gegund. Omdat er sprake is van vroege marktbenadering (vóór Tracébesluit) zal gezamenlijk met de markt een Tracébesluit worden opgesteld.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 36 en 50 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën					•	•
Pol./Best.	•	•	•	•		

Toelichting op de wijzigingen

2011: tijdens het BO MIRT najaar 2009 is een afspraak gemaakt om in het najaar van 2010 te komen tot een voorkeursvariant die bestaat uit het alternatief Verbreden, aangevuld met elementen van het alternatief Sorteren.

2012: tijdens het BO MIRT voorjaar 2011 is afgesproken de tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie te vervlechten en een pakket van Eisen en Wensen in een bestuursovereenkomst vast te leggen.

2013: in 2012 is het ontwerp versoberd om binnen het beschikbare budget te blijven. Marktpartijen zullen worden uitgenodigd om naast het Programma van Eisen zoveel mogelijk wensen van Rijk en regio te realiseren. Winnende aanbieding vormt de basis voor de voorkeursvariant in OTB. Door vervlechting en versobering is het TB gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling blijft ongewijzigd: 2020.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de uitvoering van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is verschoven.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.

2016: Het budget is bijgesteld door een bijdrage van de regio.

N50 Ens-Emmeloord

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De 100 km/u weg N50 tussen Ens en Emmeloord maakt deel uit van het hoofdwegennet van Nederland. Er zijn twee opgaven. Vanwege de fysiek gescheiden rijbanen met per rijrichting één rijstrook (met vluchtstrook) kan op dit traject niet ingehaald worden. De wegindeling maakt het onmogelijk dat voertuigen, waaronder vrachtwagens, over een afstand van circa 6,5 kilometer gepasseerd kunnen worden. Dit heeft een aantasting van afwikkelingskwaliteit, rijcomfort en trajectsnelheid tot gevolg. Het tweede knelpunt betreft de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bomenweg (1/4 aansluiting (afrit) met verkeerslichten voor de busontsluiting).

Oplossing
De verkenning heeft geresulteerd in de volgende bestuurlijke voorkeur:
- de ombouw van de N50 van 2x1 rijstrook met vluchtstrook naar een 2x2 regionale stroomweg 100 km/u (autoweg) zonder vluchtstrook;
- de huidige vormgeving van de aansluiting van de N50 op de A6 blijft in stand;
- de gelijkvloerse kruising bij de Bomenweg wordt omgebouwd tot een halve ongelijkvloerse aansluiting.

Planning
2014: Tracébesluit
2014: start realisatie
2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 16 mln voor realisatie. Artikel IF 12.03.01.

Naar aanleiding van bestuurlijke afspraken is € 17 mln voor planvorming en realisatie beschikbaar. De kosten worden gefinancierd vanuit het regionale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP), onderdeel van het RSP (€ 10,5 mln) en een regionale bijdrage (€ 6,5 mln).

Politiek/bestuurlijk Op 23 januari 2012 is een convenant ondertekend met de bestuurlijke voorkeur voor dit project. Het Tracébesluit is op 23 juni 2014 vastgesteld.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase				●		●
Opgave						
Oplossing				●		
Planning				●	●	
Financiën						
Pol./Best.					●	

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Planning voor Tracébesluit en vervolgens realisatie is aangepast na duidelijkheid over de invulling van de bezuinigingen van het Lente- en aanvullend Regeerakkoord en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG).

2015: bij het vaststellen van het Tracébesluit is de planning geactualiseerd.

2016: het project is overgegaan naar de realisatiefase



Zuidasdok

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen en Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave
De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas zelf versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. De gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid biedt op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas uit te laten groeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing De openbaar vervoerterminal uitbreiden (vergroten stationscapaciteit en efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus), zodat deze geschikt is om de toename in reizigersaantallen af te handelen. Uitbreiding van de wegcapaciteit en ontvlechting van de A10-zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel, bestaande uit 4 rijstroken op de hoofdrijbaan en 2 rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Planning
2013: start realisatie (vooruitlopend op Tracébesluit)
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie (hoofdbouwcontract)
2028: openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

Financiën Taakstellend budget: € 1.569 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 211 mln bij en voor de openbaar vervoerterminal dragen de provincie Noord-Holland € 79 mln en de Stadsregio Amsterdam € 147 mln bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU ad € 3 mln en bijdrage van de NS ad € 59 mln voor de Brittenpassage en Minervapassage. Artikel IF 17.08.

Politiek/bestuurlijk In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en is de voorkeursbeslissing genomen. In maart 2015 is het Ontwerp-Tracébesluit vervroegd vastgesteld.

Uitvoering Voorbereidende werkzaamheden zijn gestart.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave				●		●
Oplossing				●		●
Planning			●	●		
Financiën	●	●	●	●	●	●
Pol./Best.		●	●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: in 2010 hebben Rijk, gemeente Amsterdam, de stadsregio en de provincie Noord-Holland een gezamenlijke projectorganisatie opgericht. Voor de kosten van de realisatie van delen van de Zuidas door OV-SAAL is een budgetoverheveling doorgevoerd (€ 233 mln incl. btw).

2012: € 135 mln bijdrage van voormalig VROM is toegevoegd. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

2013: door de gesloten bestuursovereenkomst en de genomen voorkeursbeslissing krijgt het project een duidelijke scope. Ten tijde van ondertekenen van de bestuursovereenkomst was nog niet definitief vast te stellen of de openbaar vervoerterminal robuust kan functioneren tot 2030.

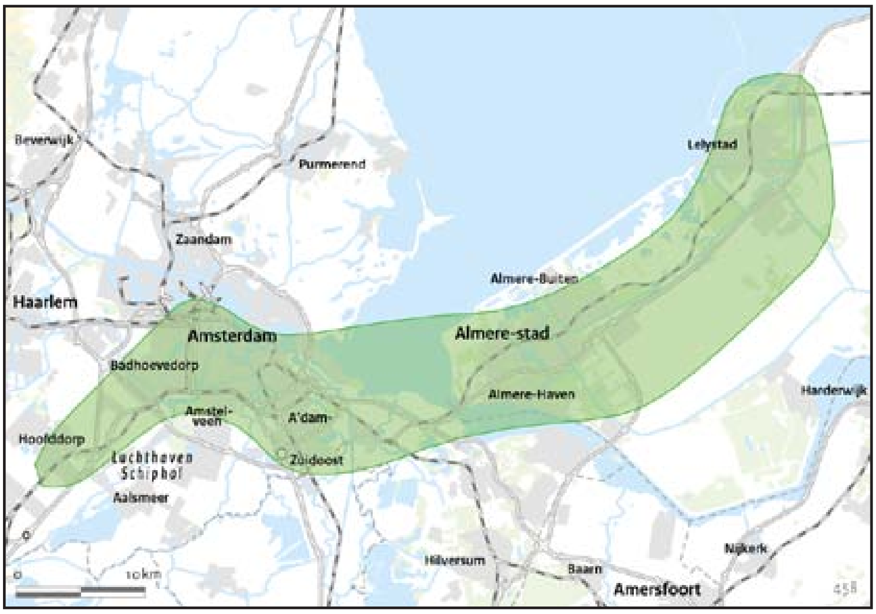
2014: bij de start van de planuitwerkingsfase is de planning opnieuw bekeken. In maart 2013 is een hernieuwde planning aan de Tweede Kamer gestuurd. Bij Voorjaarsnota is het projectbudget artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.

2015: de budgetten voor het project zijn nu integraal opgenomen op artikel 17 van het Infrastructuurfonds.

2016: bij bestuurlijk overleg in december 2014 is scope en budget aan het project toegevoegd (o.a. bijdrage NS).

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave In de rapportage Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad fase 1 (maart 2008) is vastgesteld dat er nu en in de toekomst belangrijke knelpunten zijn op deze corridor.

Oplossing ProRail heeft het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere (OV SAAL) korte termijn (KT) cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) in uitvoering. Geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere in het kader van OV SAAL KT cluster a (spooruitbreidingen op de Flevolijn) zijn inmiddels ook in realisatie. De overige werkzaamheden van OV SAAL KT cluster a zullen in 2015 in realisatie zijn. Voor OV SAAL middellange termijn (MLT) is in augustus 2013 een besluit genomen over het voorkeursalternatief. Vervolgens is de planuitwerkingsfase gestart.

Planning
Tracébesluit:
- 2010: OV SAAL KT cluster c
- 2012: OV SAAL KT cluster a
- 2016: OV SAAL MLT

Start realisatie:
- 2010: OV SAAL KT cluster c
- 2012: OV SAAL KT cluster a
- 2019: OV SAAL MLT

Oplevering:
- 2012/2016: korte termijnmaatregelen
- 2022: MLT

Financiën Voor OV SAAL is in totaal € 1.182 mln beschikbaar. Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met € 55 mln voor beheer en onderhoud. Artikel IF 13.03.04 en IF 13.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning						
Financiën		•	•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: tracébesluit maatregelen Flevolijn vastgesteld. Project OV SAAL KT cluster a draagt mogelijk € 20 mln bij voor geluidsmaatregelen uit het project Goenoord. In Muiderberg bouwt ProRail een geluidscherm voor weg en spoor. Kosten worden gedeeld; project SAA draagt € 2,6 mln bij aan budget OV SAAL KT cluster a. Hiervoor is een taakstelling van € 45 mln i.h.k.v. Regeerakkoord van toepassing. Voor de periode 2012-2020 is totaal € 2,2 mln overgeboekt naar HXII.
2013: programmabudget bevat € 11 mln voor aanleg stationstallingen. Dit is toegevoegd aan het project Fietsparkeren bij stations. Overheveling van scope en budget (€ 233 mln) vanuit project Amsterdam Zuidas WTC. Toekomstperspectief van het project Zuidas is veranderd, € 24 mln toegevoegd aan het project Zuidas.
2014: bij Voorjaarsnota 2013 projectbudget verlaagd met € 163,4 mln en met € 53,6 mln verhoogd vanuit programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit budget wordt binnen OV SAAL 2020 geoormerkt voor evt. infrastructurele oplossingen met (partiële) 4-sporigheid.
2015: bij Voorjaarsnota 2014 is € 225 mln overgeboekt naar project ERTMS. Hierbinnen blijft dit geld beschikbaar voor OV SAAL MLT. Bij nadere uitwerking en vaststelling van het OV SAAL programma bleek het mogelijk het budget te verlagen met € 30 mln. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.
2016: € 45,4 mln overgeboekt naar PHS omdat de binnen het projectbudget OV SAAL MLT gereserveerde middelen voor de uitbreiding op de Flevolijn in Almere niet nodig blijken.

Amsterdam CS, Cuypershal

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het interieur van het stationsgebouw van Pierre Cuypers heeft in de afgelopen 120 jaar aanpassingen ondergaan, waardoor de monumentale waarde van de Cuypershal is aangetast. Een kwaliteitsverbetering is nodig om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. Naast de restauratie en renovatie van de Cuypershal is het nodig om de transfercapaciteit van de Middentunnel en Oosttunnel van het station uit te breiden om de huidige en toekomstige reizigersstromen afdoende te kunnen verwerken.

Oplossing De Cuypershal wordt in originele staat hersteld. Doelstelling is om het werk in de Cuypershal gereed te hebben tegelijk met het gereed komen van de Oosttunnel. De huidige Oosttunnel is de verbindende schakel tussen de oostelijke ingang van het station en de oostelijke fasen van de perrons. De Oosttunnel wordt verbreed om voldoende transfercapaciteit te kunnen bieden, uitbreiding van commerciële voorzieningen in de tunnel mogelijk te maken en extra stijgpunten in de Oosttunnel aan te brengen. De extra stijgpunten in de Oosttunnel leveren een bijdrage aan een betere verdeling van de reizigers over de perrons.

Planning
2012-2014: realisatie Middentunnel
2014-2016: realisatie Cuypersgebouw

Financiën Taakstellend budget: € 26 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Het besluit om de Cuypershal te herstellen en de Oosttunnel aan te passen op de verwachte reizigersstroom, is genomen bij de maatregelen in het kader van de economische crisis en versnelling. De Tweede Kamer is hierover per brief geïnformeerd (TK 29984, nr 176).

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•			•
Financiën					•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: vanwege samenhang met uitvoering PHS is besloten tot gefaseerde aanleg. Restauratie Cuypersgebouw 2012-2013; verplaatsen theatertrappen Middentunnel naar de Oosttunnel en verbreden Oosttunnel wordt in samenhang bezien met benodigde uitbreiding transfercapaciteit Oosttunnel in het kader van PHS. Planning is medio 2013 te starten met uitvoering Oosttunnel.

2013: startdatum bouw Oosttunnel verschuift naar medio 2014, oplevering naar 2016. Bezien wordt of dreigende vertraging kan worden opgelost. Capaciteitsanalyse Amsterdam CS in het kader van PHS is nog niet afgerond, waardoor ontwerpkeuze voor Oosttunnel nog niet definitief kan worden bepaald. Gezien raakvlak met Oostpassage en uitvoering van de IJ-hal in 2013 en 2014 is er noodzaak vaart te maken met besluitvorming over ontwerpkeuzes en budget Oosttunnel. Oostpassage kan pas worden afgebouwd nadat deze tijdelijk dienst heeft gedaan als transfertunnel tijdens verbreding en buitendienstneming van de Oosttunnel.

2015: Oosttunnel wacht op een integraal besluit over Amsterdam in het kader van PHS. Bij Voorjaarsnota 2014 is om die reden de bijdrage aan de Oosttunnel (€ 12 mln) ondergebracht bij PHS.

2016: De aanbesteding van de renovatie van het Cuypersgebouw is vertraagd i.v.m. een tekort op de businesscase.

Amsterdam CS, fietsenstalling

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Er is bij Amsterdam Centraal een tekort aan bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Bovendien voldoen de bestaande voorzieningen niet aan de kwaliteitseisen van de rijksoverheid.

Oplossing De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Op diverse locaties worden in een eerste fase in totaal 10.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de zuidoostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw vernieuwd en uitgebreid en aan de noordwestzijde wordt een nieuwe stalling gerealiseerd, in totaal indicatief 3.000 fietsparkeerplaatsen. De overige (indicatief) 7.000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op locaties buiten het stationsgebouw door de gemeente (op kosten van het Rijk). De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijkt intussen hoger dan oorspronkelijk geraamd. Rijk en regio geven in het kader van Actieplan Fietsparkeren bij stations gezamenlijk invulling aan deze resterende opgave.

Planning
2011: projectbesluit
2015: start realisatie
2016-2019: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk De gemeente Amsterdam, NS en ProRail stemmen hun langetermijn vooruitzichten af op basis van het gezamenlijk masterplan. In dit kader is gezocht naar een goede en betaalbare oplossing voor het stallingenprobleem op en om het station. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2013 is afgesproken dat IenM aan ProRail opdracht geeft 3.000 plaatsen in de twee inpandige fietsenstallingen in het stationsgebouw te realiseren, te weten noordwest en zuidoost. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van de overige 7.000 stallingplaatsen van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●	●		●	●	
Planning	●	●		●		●
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in overleg met de partners is gekozen voor uitwerking van de zuidwestelijke stalling onder de westelijke tramlus. Door de samenhang met de Noord-Zuidlijn kan deze stalling in 2013 of 2014 gerealiseerd worden, die in het Postzakkengebouw na 2017.

2012: in maart 2011 is de definitieve projectbeslissing genomen en is de oplossing met drie locaties vastgelegd. In verband met de samenhang met andere werkzaamheden op het Stationseiland, zal als eerste de noordwest-stalling worden gerealiseerd, daarna de zuidwest-stalling en als laatste de aanpassing van het Postzakkengebouw. De reeds aangevangen voorbereidingen voor het Postzakkengebouw zijn daarom opgeschort en de eerdere afgegeven beschikking is vervallen.

2014: door optimalisatie van het ontwerp en de complexe fasering rond het tramemplacement bij de beoogde zuidwest-stalling is de start van de realisatie vertraagd naar 2014.

2015: de beoogde stalling aan de zuidwestzijde onder het westelijke deel van het stationsvoorplein is qua bouwfasering te complex gebleken. Om de realisatie te bespoedigen en risico's beter te beheersen, is ProRail verantwoordelijk voor de locaties in het stationsgebouw en de gemeente Amsterdam voor de locaties daarbuiten.

2016: vertraging in de aanbesteding van de locaties in het stationsgebouw door o.a. het monumentale karakter van het gebouw.

Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). Uit het ongevallenoverzicht 1975-2005 (veiligheid overwegen Top 15 gevaarlijke Automatische Halve Overweg Beveiligingsinstallaties (AHOB)) van ProRail blijkt dat de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven de overweg is met het grootste aantal botsingen met dodelijke afloop van Nederland.

Oplossing Dit project betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang door een tweetal ongelijkvloerse spoorwegovergangen (één voor het gemotoriseerd verkeer en één voor het langzaam verkeer).

Planning

2011: start uitvoering
2013: opleveringonderdoorgang snelverkeer
2015: onderdoorgang langzaam verkeer is in mei 2015 in gebruik genomen.

Financiën Taakstellend budget: € 34 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 31 mln, artikel IF 13.03.01 en Beheer en Instandhouding € 3 mln via het Hotspots-programma). Bijdragen derden: € 14 mln (provincie Utrecht, bestuur regio Utrecht en gemeente De Bilt).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2009 is afgesproken dat dit project mede gefinancierd zal worden uit het restantbudget van Randstadspoor en bijdragen van de regio (TK 31700, nr 98).

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●		●			
Financiën			●	●	●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: als gevolg van integrale planontwikkeling van het stationsgebied is de start uitvoering met één jaar vertraagd.

2013: de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding. De vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven ad € 3,7 mln binnen het Beheer- en onderhoudsprogramma (onderdeel HotSpots) voor de overweg Bilthoven Soestdijkseweg zijn toegevoegd aan dit reeds bestaande aanlegproject.

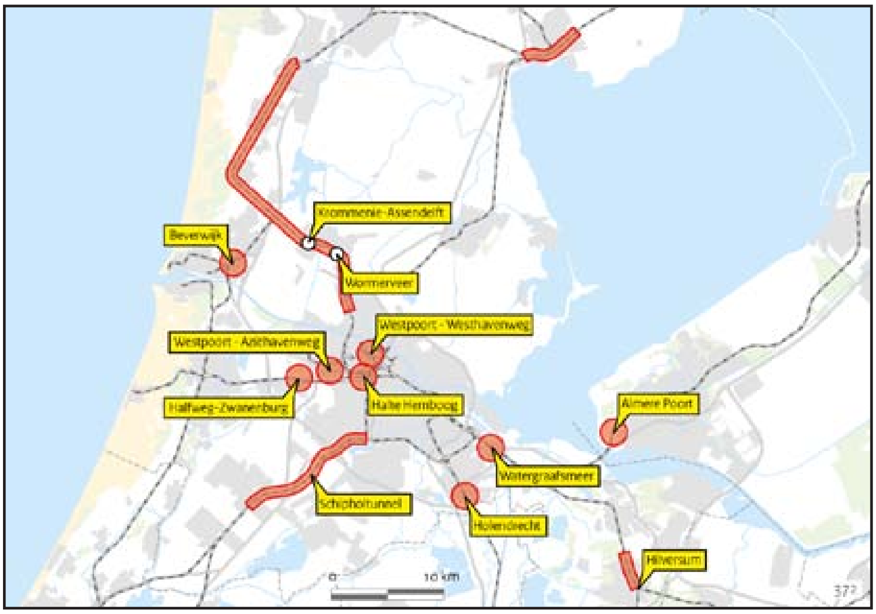
2014: bij Voorjaarsnota is het projectbudget verhoogd met € 0,6 mln. Onderbesteding van € 2,8 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma.

2015: het projectbudget is met € 4,2 mln verlaagd naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller.

2016: het projectbudget is verlaagd met € 1,8 mln naar aanleiding van inleveren onbenodigd onvoorzien.

Regionet, fase 1

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Onder de noemer Regionet is budget gereserveerd voor de uitvoering van een pakket extra maatregelen ter verbetering van het stadsgewestelijk (rail-)vervoer in de noordelijke Randstad (congestiepakket). In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheids-offensief Noordelijke Randstad is vastgelegd dat de regionale partijen naar eigen inzicht bepalen welke delen van Regionet prioriteit hebben bij de aanwending van de beschikbaar te stellen middelen.

Oplossing Door de regionale partijen is een samenhangend pakket van infrastructuur-maatregelen voorgedragen voor uitwerking volgens de MIRT-systematiek en financiering uit het budget. Dit pakket bestaat uit maatregelen ten behoeve van het stadsgewestelijk spoorvervoer (Regionet). Het pakket heeft tevens een positief effect op het functioneren van het landelijk spoornetwerk. Het gaat om de volgende maatregelen: verkorte treinopvolging Zaanlijn (seinverdichting/stop-door), capaciteitsverruiming Hilversum (seinverdichting Gooilijn en extra perron), capaciteitsvergroting Schipholtunnel (seinverdichting, verkorte treinopvolging en dynamisch verkeersmanagement), maatregelen in Westpoort (goederenemplacementen Westhavenweg en Aziëhavenweg) en Beverwijk, een halte in de Hemboog bij station Sloterdijk, het verplaatsen van station Krommenie-Assendelft en de nieuwe stations Halfweg/Zwanenburg, Holendrecht en Almere Poort. Tevens omvat het de aangekondigde planuitwerkingen: verbetering inhaling Wormerveer en station Watergraafsmeer. Dit pakket zal verder worden uitgewerkt volgens de MIRT-systematiek. Bij de beoordeling conform Wet en Besluit Infrastructuurfonds zal bij het projectbesluit met name worden gelet op de meerwaarde van de onderlinge samenhang in relatie tot de doelstellingen zoals verwoord in het Herstelplan Spoor.

Planning
2006: start realisatie
2007-2015: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 189 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de projecten betreffen de uitwerking van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheids-offensief Noordelijke Randstad.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën	•	•				•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: n.a.v. de OTB-aanvraag Transformatorweg is € 1,8 mln vanuit Herstelplan Spoor 2e fase teruggeboekt naar het Regionet programma.

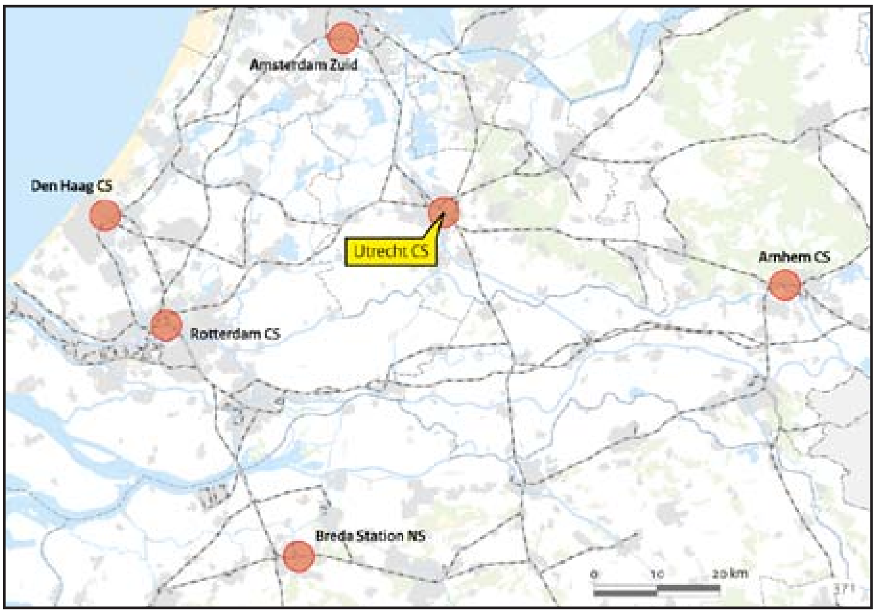
2012: projectbudget opgehoogd met € 0,7 mln als bijdrage in de vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang Aagtenpoort door een ongelijkvloerse kruising (maatregelen Beverwijk). Daarnaast is het projectbudget met € 2,5 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

2013: de oplevering is verschoven naar 2015. Deze vertraging betreft fase 3 van het deelproject Beverwijk Aagtenpoort; de optimalisatie van het ontwerp van de fietstunnel heeft meer tijd gevergd dan vooraf aangenomen.

2016: n.a.v. het besluit om de vrije kruising Transformatorweg niet aan te leggen is, € 1,4 mln toegevoegd vanuit het projectbudget punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en stad/streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Dit project is door het Rijk aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het een verbindende schakel in de stad wordt. Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels worden grondig verbeterd. Een nieuwe OV-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus, is ontworpen voor een verdubbeling van het aantal reizigers. Daarbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

Planning
2007: start ontwikkeling stationsgebied
2009: start bouw OV-terminal Utrecht
2016: oplevering OV-terminal Utrecht
2019: oplevering stationsgebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 466,5 mln.
• OV-terminal: € 412 mln Infrafonds, artikel IF 13.03.01.
• Gebiedsontwikkeling € 54,5 mln Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk
- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, uitgangspunten en ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht, voormalig ministeries van VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSPgemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de motie Van Geel c.s. (TK 31700, nr 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•	•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: verlaging van het projectbudget met € 10 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

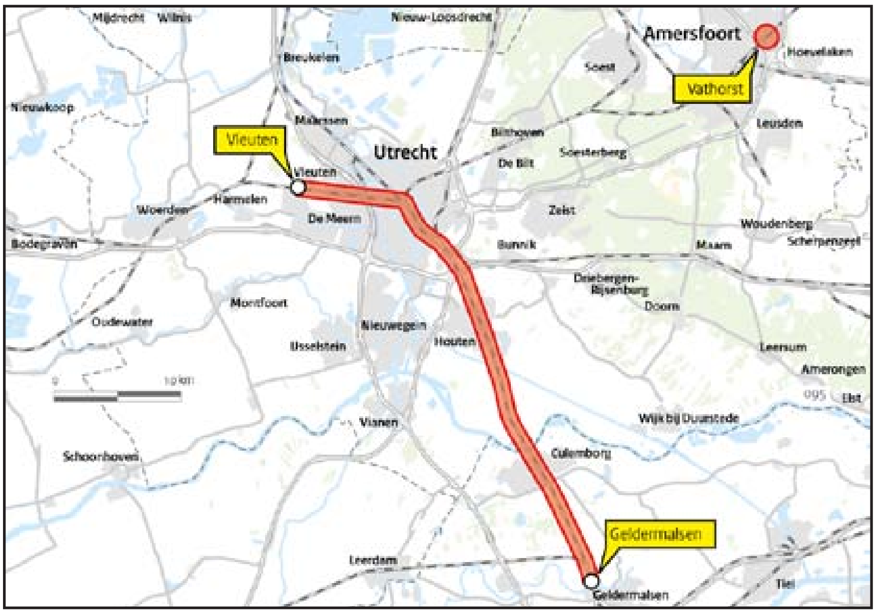
2013: in 2009 heeft de commissie NSP's een rapport geschreven met een aantal aanbevelingen, onder andere over de PEAT-kosten (kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht). Voor NSP Utrecht heeft de commissie geconstateerd dat een extra PEAT-bedrag van € 13 mln nodig was (inmiddels geïndexeerd tot € 15,7 mln); dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

2016: Projectbudget verhoogd met €12,4 mln n.a.v. indexeringsverschillen uit het verleden. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 53,2 mln als gevolg van een langere doorlooptijd van 2 jaar.

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●	●	●		●
Pol./Best.						

Opgave De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) 1e fase. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijk net.

Oplossing De oplossing wordt voorzien in:
- Vleuten-Utrecht CS: 4-sporig.
- Utrecht CS-Utrecht Lunetten: 6-sporig, inclusief 2 vrije kruisingen bij Lunetten.
- Utrecht Lunetten-Geldermalsen: 4-sporig tussen Houten en Houten Castellum/ARK.
- Aanleg haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

Planning
2002: tracébesluit
Vanaf 2003: start realisatie
Vanaf 2005: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 933 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: tijdens de MIT-behandeling december 2003 is door de minister toegezegd om middelen uit het project A2 Oudenrijn- Deil via een kasschuif beschikbaar te stellen
(€ 88 mln) waardoor de voorfinancieringslast van de regio wordt verminderd. Convenanten:
1. Randstadspoor fase 1 en grote delen van fase 2 maken deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. (BOR-overeenkomst Utrecht, juli, juli 2001).
2. VINEX-uitvoeringscontracten.

Toelichting op de wijzigingen

2011: het taakstellend budget verlaagd met € 8,8 mln door aanbestedingsmeevaller. 2012: taakstellend budget verlaagd met € 31 mln door verwerken aanbestedingsmeevaller, plus door behaald voordeel uit combinaties van werk en het inleveren van de post 'onvoorzien'.

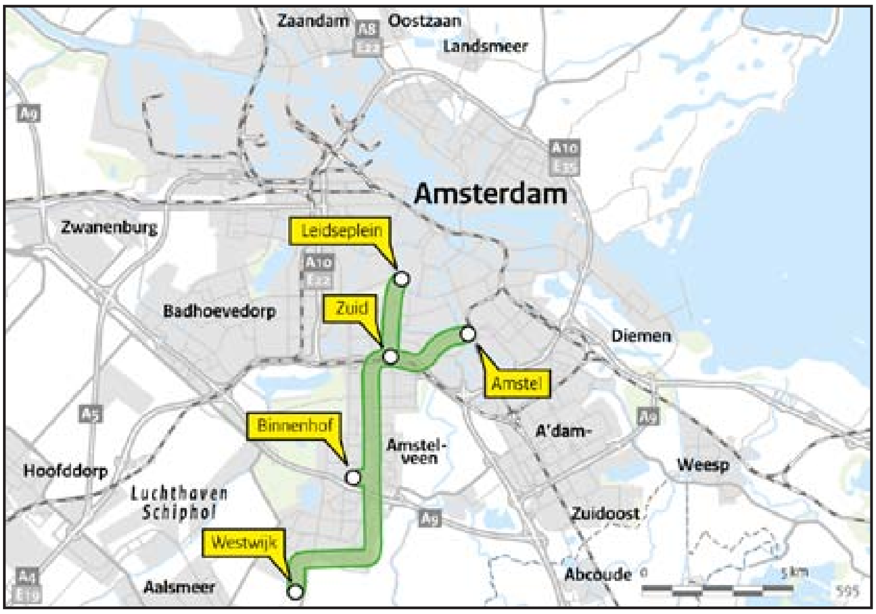
2013: bij het projectbesluit in 2004 is met de regio afgesproken dat zij zeggenschap heeft over een restbudget dat ontstaan is door het destijds schrappen van onderdelen van het project. In overleg met de regio is € 7 mln vanuit dit restbudget toegevoegd aan het AKI-programma ten behoeve van de financiering van de overweg Leijenseweg te Bilthoven.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 0,4 mln.

2016: bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 2,7 mln (BDU uitkering). De meeste aanbestedingen hebben plaatsgevonden en de verwachting is dat de resterende risico's opgevangen kunnen worden binnen het huidige projectbudget onvoorzien. Om die reden is het hiervoor gereserveerde budget ad € 20,9 mln toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Om het toekomstige reizigersaanbod te kunnen verwerken en de veiligheid te verbeteren moet de bestaande Amstelveenlijn worden verbeterd.

Oplossing Tussen de Zuidas en Amstelveen Zuid wordt de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij de Zuidas aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet

Planning
2014: voorkeursbeslissing
2015: projectbeslissing
2018: start realisatie
2020: oplevering

Financiën Ombouw Amstelveenlijn is een regionaal project waarvoor de stadsregio Amsterdam verantwoordelijk is. IenM heeft voor de ombouw een bijdrage van (minimaal) € 77 mln gereserveerd. Artikel IF 14.01.02.

Politiek/bestuurlijk Ombouw Amstelveenlijn draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam en verbetert de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen.

Uitvoering De stadsregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, financiering en exploitatie van het project.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning				●	●	
Financiën						
Pol./Best.						●

Toelichting op de wijzigingen

2013: project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: de planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.

2015: voorkeursbeslissing en start uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio.

2016: In het kader van de besluitvorming Zuidasdok is de voorkeursbeslissing van de stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn door het ministerie van IenM bevestigd.

Noord-Zuidlijn

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In de regio Amsterdam bevinden de werkgelegenheidslocaties in de categorie A (VINEX) zich vooral in het gebied rond het centraal station en de binnenstad. Het gebied tussen WTC en RAI wordt als potentiële A-locatie aangemerkt. Deze A-locaties dienen met het openbaar vervoer optimaal bereikbaar te zijn en te blijven en op een goede wijze onderling met elkaar verbonden te zijn.

Oplossing Tussen Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam Zuid wordt een tweesporige metroverbinding aangelegd. Gelijktijdig wordt aan de achterzijde van het Centraal Station een busstation en een auto-onderdoorgang aangelegd. De dekking hiervoor komt uit het regionet budget.

Planning
2003: start realisatie
2017: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 1.186 mln (rijksbijdrage). Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn is een lumpsum beschikking (vaste bijdrage) afgegeven. Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De commissie Veerman adviseert in haar rapport (juni 2009) om door te gaan met de aanleg. B&W en de Gemeenteraad van Amsterdam hebben de adviezen van Veerman overgenomen. De Kamer is hierover geïnformeerd met brieven van december 2009 (TK 32123 A, nr 85) en juni 2010 (TK 32123 A, nr 133).

Uitvoering Amsterdam gaat door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn. De gehele lijn, inclusief de boortunnel en de diepe stations, is in ruwbouw gereed. Op het gehele tracé zijn de werkzaamheden voor de afbouwfase gestart.

Projecthistorie

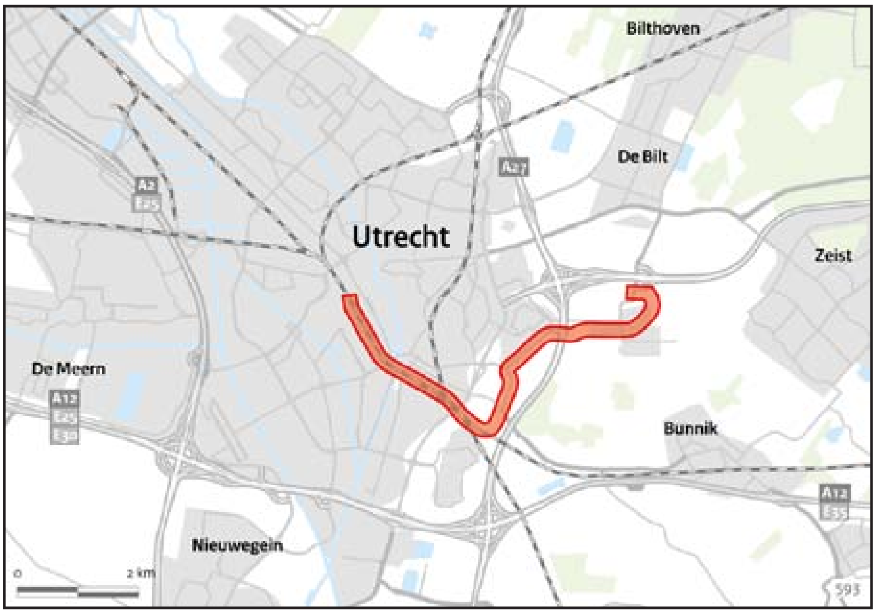
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: de diepe perrons zijn in ruwbouw gereed, waardoor de risico's zijn verminderd. De aanleg van de boortunnels verloopt voorspoedig.

Utrecht, tram naar de Uithof

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De kwaliteit en capaciteit van het bestaande busvervoer tussen Utrecht Centraal en de Uithof is onvoldoende om het aanwezige en verwachte aantal reizigers op een kwalitatief hoogwaardige manier te bedienen.

Oplossing Utrecht kiest voor een tramoplossing, waarop later ook de bestaande sneltramlijn van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ lijn) wordt aangesloten, die zorgt voor een kwalitatief hoogwaardige oplossing die de groei van het aantal reizigers naar de Uithof kan verwerken. Zowel door de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Uithof als door de toename van het aantal treinreizigers zal het aantal reizigers tussen Utrecht Centraal en de Uithof flink toenemen.

Planning
2013: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Voor de aanleg van de tram naar de Uithof is de rijksbijdrage vastgesteld op € 110 mln, exclusief btw. Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk Zowel de gemeente Utrecht als de provincie Utrecht steunen de plannen voor de aanleg van de tram naar de Uithof en hebben hun eigen bijdragen geregeld.

Uitvoering Planuitwerking is uitgevoerd en de voorbereidingen voor de uitvoering zijn gestart. De gemeente Utrecht en de provincie zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De subsidie beschikking is in juni 2013 afgegeven. De provincie is gestart met de uitvoering.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen		●				
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

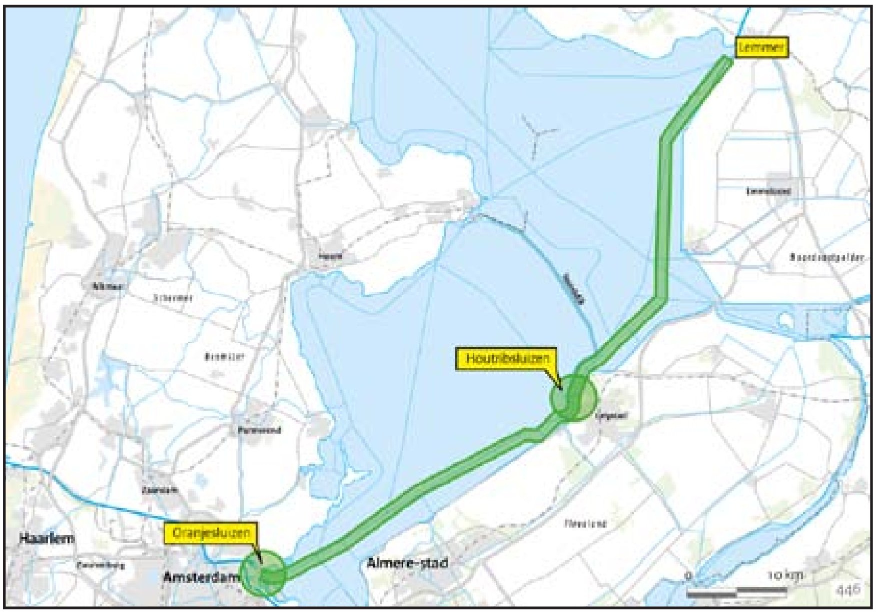
Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw in de planuitwerkingsfase van het MIRT.

2014: beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Er is sprake van een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg van Amsterdam tot Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan, aangezien dit kan leiden tot onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden.

Oplossing In de planuitwerking wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding, verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Planning
2025-2027: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 6 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk De herindeling van woonschepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politiek / bestuurlijke risico's voor de realisatie en verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●		●		
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: vanwege capaciteitsproblemen bij het voormalige ministerie van VenW is de planuitwerking als geheel vertraagd. Wel zijn, in het kader van de quick wins, drie ligplaatsen gerealiseerd in de regio Amsterdam.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln).

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planuitwerking wordt vertraagd.

Lichteren Buitenhaven IJmuiden

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Vele bulkschepen bestemd voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat zij vóór het sluizencomplex IJmuiden moeten worden 'gelichterd' (gedeeltelijk gelost), om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening bevindt zich aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van/naar de Noordersluis en vormt daardoor een nautisch veiligheidsknelpunt.

Oplossing Om de nautische veiligheid en een vlotte doorvaart in het gebied te garanderen, wordt een nieuwe lichterlocatie (insteekhaven) op de plek van het huidige baggerspeciedepot (voormalige Averijhaven) bestudeerd. Het gaat hierbij om het verplaatsen van de huidige lichtercapaciteit (2 mln ton kolen per jaar). In de planuitwerking wordt ingegaan op de ontmanteling van het baggerspeciedepot, de aanleg van de insteekhaven, de noodzakelijke maatregelen voor een veilige en vlotte in- en uitvaart en de gevolgen van deze maatregelen voor zowel de waterbeweging in het gebied (onderandere stroming) als de leefomgeving.

Planning
2016: projectbeslissing
2016: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 65 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven te Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het Rijk het verwerken en storten van baggerspecie in de Averijhaven toe zal staan tot uiterlijk 1 januari 2012. Hierna moet het baggerspeciedepot weer worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat (insteekhaven) of de locatie moet mogelijk worden gemaakt voor haven- en bedrijfsactiviteiten. De Raad van State-procedure op de huidige lichterfaciliteit is van invloed op de door te lopen procedure. De Raad van State heeft een verdubbeling van de lichtercapaciteit goedgekeurd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	•
Financiën		•				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 18 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 3,2 mln bovenwettelijke inpassing, € 2,5 mln omgevingsrecht en € 1,4 mln PPS.

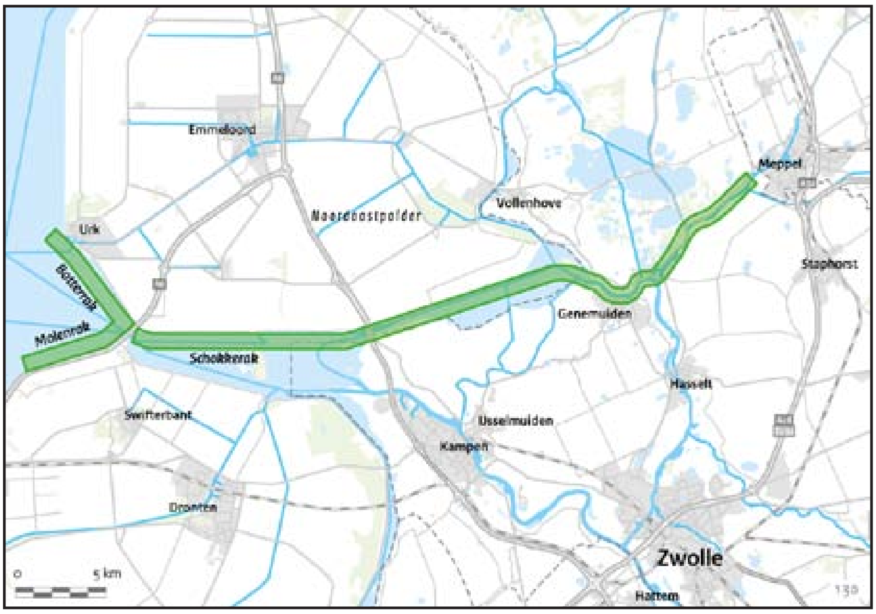
2013: in overleg met de regio is besloten nadere informatie bij de MER te leveren in verband met de door het Havenbedrijf Amsterdam gevraagde aanvullende lichtercapaciteit tot 4,65 mln ton in plaats van ca. 2 mln ton. Hierdoor ontstaat er vertraging in de planning.

2015: vertraging in de planning door procedure Raad van State.

2016: vertraging in de planning doordat regionale partijen en het Havenbedrijf Amsterdam zoeken naar mogelijkheden om het verplaatsen van de lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkeling.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Bereikbaarheid tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland voor klasse Va/Vb-schepen.

Oplossing In de studie is de aanleg en verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterrak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien is hoe Molenrak en/of Botterrak (vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug) geschikt kunnen worden gemaakt voor volledig afgeladen binnenvaartschepen van klasse Vb en kustvaartschepen in R/S categorie 1. Voor de vaarweg Ketelbrug-Meppel (Schokkerak-Meppelerdiep) wordt onderzocht in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaart-schepen van klasse Va.

Planning
2023: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk De planuitwerking is medio 2012 afgerond. In overleg met de regio is besloten het voorkeursalternatief nog niet vast te stellen en de planning en besluitvor-ming later opnieuw te bezien.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●	●			
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in overleg met de regio zal een gedragen voorkeursalternatief worden ontwikkeld, dat wordt gecombineerd met de saneringsopgave. Dit gebeurt aan de hand van de planuitwerking die in 2010 is gestart.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln).

2013: in april 2012 heeft bestuurlijk overleg met de regio plaatsgevonden, waarvan het resultaat is dat eerdere realisatie van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het krappe profiel van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de keersluis Zeeburg vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

Oplossing Het verwijderen van de keersluis Zeeburg en het verruimen van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de passage Zeeburg tot klasse VIb (vierbaks duwvaart), met minimaal 6 meter waterdiepte en 100 meter vaarwegbreedte. Het vervangen van de sifon en het verwijderen van de heftorens (exclusief fundaties) is reeds uitgevoerd.

Planning
2013: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 14 mln. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Amendement Van der Staaij/Gerkens (TK 30800 A, nr 25) is bij de vaststelling van de begroting Infrastructuurfonds 2007 aangenomen. De sloop van de heftorens op keersluis Zeeburg is in dit kader versneld uitgevoerd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning		●				
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de uitvoering is vertraagd als gevolg van capaciteitsproblemen. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 3 mln).

2013: het uitvoeringsbesluit is in december 2011 genomen en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

De Zaan (Wilhelminasluis)

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De Zaan is beperkt toegankelijk voor klasse Va-schepen door de diepgang van de rivier en de dimensies van de kunstwerken.

Oplossing Op basis van de planuitwerking wordt de Wilhelminasluis (inclusief de bijbehorende Wilhelminabrug en Beatrixbrug) vernieuwd tot een volwaardige klasse Va- schutsluis. De nieuwe sluis komt op de plaats van de bestaande sluis en zal voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. De sluis zal een doorvaartbreedte van 14 m hebben met een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 m en een kolklengte van circa 156 m.

Planning
2013: start realisatie
2016-2017: openstelling

Financiën De raming van de kosten van de vernieuwing van de Wilhelminasluis bedraagt in totaal € 39,5 mln. Het Rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de door het Rijk verleende subsidiebeschikking. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalig ministerie van VenW en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in oktober 2009 een bestuursovereenkomst gesloten waarin de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven zijn. Met de ondertekening van deze overeenkomst 'Vaart in de Zaan' is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase. Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit project. De provincie Noord- Holland coördineert de realisatie.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing				●		
Planning			●			●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: door de ondertekening van de bestuursovereenkomst op 14 oktober 2009, is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase.

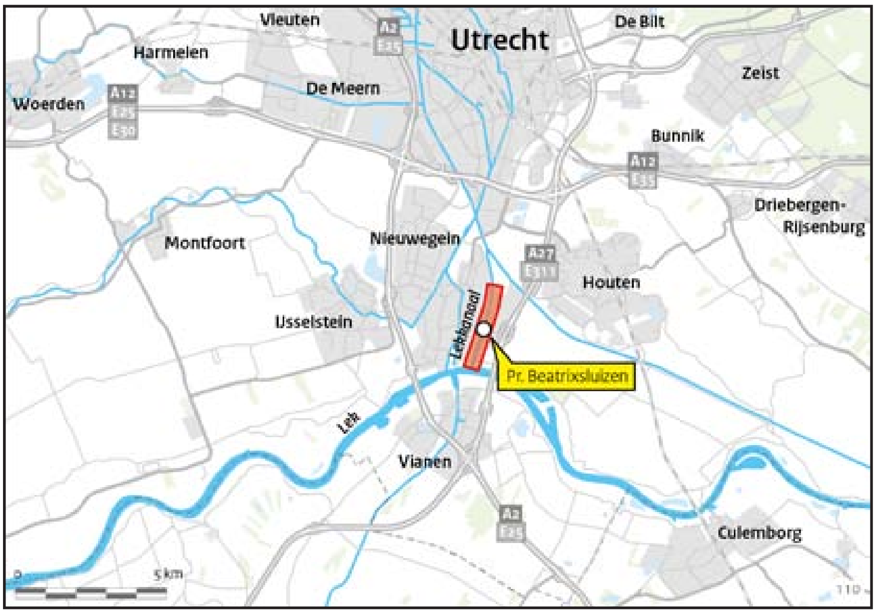
2013: op basis van de planning van de aanbestedingsprocedure zal het werk eind 2012 worden opgedragen. Ontwerp en uitvoering zijn voorzien in de periode van begin 2013 tot begin 2015. De afstemming en maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart én het wegverkeer maximaal te waarborgen, vragen extra voorbereidingstijd.

2014: de opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.

2016: de voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.

Lekkanaal: 3^e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Vervoersgegevens laten een sterke stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien, waardoor al voor 2020 een capaciteitsknelpunt zal optreden. Er zijn onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen, verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen en hinderlijke waterbewegingen op het kanaal veroorzaakt door schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal die door de zuiging vooral hinder geven aan afgemeerde schepen.

Oplossing De capaciteit van de Beatrixsluis wordt vergroot met een 3^e sluiskolk geschikt voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI. Dit gebeurt in combinatie met gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen ten behoeve van de uitbreiding van de ligplaatsen en het reduceren van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. Ook de aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd en het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen gedeeltelijk verdiept.
Bovenstaande oplossing wordt in samenwerking met de regio gerealiseerd, in combinatie met de ontwikkeling van een bedrijventerrein en in lijn met de nieuwe Hollandse Waterlinie. Aanvankelijk was er ook sprake van aanleg van een binnenhaven in het gebied, maar daar ziet de provincie Utrecht van af.

Planning
2016: start realisatie
2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 234 mln. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Het Tracébesluit is in maart 2015 onherroepelijk geworden.

Uitvoering In 2011 is een PPC uitgevoerd. De aanbesteding is in 2014 gestart.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●		●			
Planning		●				
Financiën		●				
Pol./Best.			●			

Toelichting op de wijzigingen

2011: bezien wordt of dit project vanwege synergievoordelen samengevoegd wordt met Lekkanaal/ 3^e kolk Beatrixsluis.

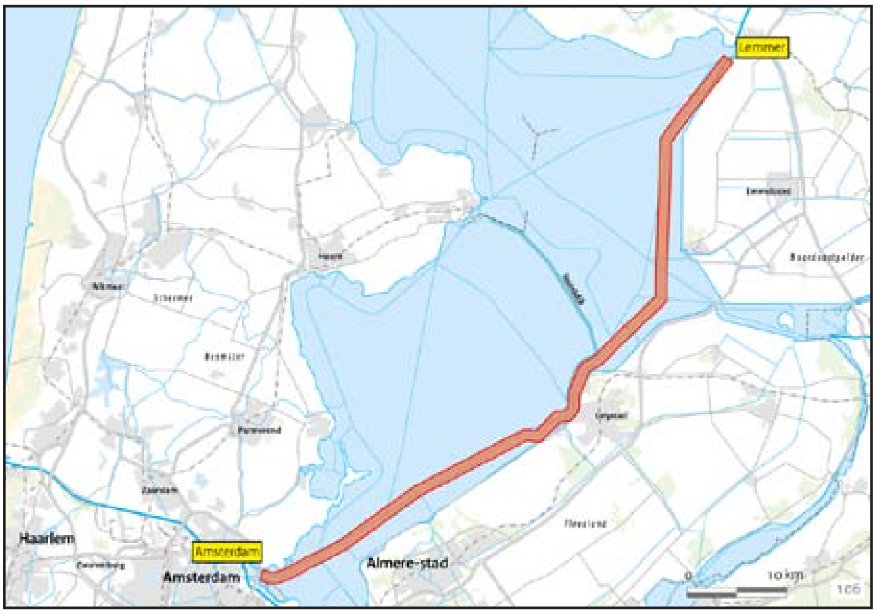
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2 mln). De planning wordt bezien in samenhang met de 3^e kolk Beatrixsluis.

2013: er is begin 2012 een voorkeursbeslissing genomen voor de Beatrixsluis en het Lekkanaal. Ook is er een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio om het Lekkanaal gebiedsgericht in samenhang met regionale ontwikkelingen (oonder andere haven) verder uit te werken.

2016: omdat het project Lekkanaal / 3e Kolk Beatrixsluis naar de realisatiefase is overgegaan en samen met het project Verbreding Lekkanaal / uitbreiding ligplaatsen wordt uitgevoerd, is er één MIRT blad van gemaakt. Het taakstellend budget van beide projecten is in dit blad samengevoegd .

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Onvoldoende diepgang van de vaarroutes naar Oost- en Noord-Nederland voor klasse Vb beroepsvaart.

Oplossing Verdieping van de vaargeul tot klasse Vb beroepsvaart. Het gedeelte Buiten IJ maakt ook onderdeel uit van het project.

Planning
1997: start realisatie
Voor eind 2015: openstelling deeltraject 3

Financiën Taakstellend budget: € 12 mln. Buiten-IJ (Vaarweg Amsterdam-Lemmer, deelproject 7) is financieel gedekt door combinatie met impulsgeld Beheer en Onderhoud (€ 1,9 mln). Deeltraject 3 is financieel gedekt door combinatie met project Sanering Ketelmeer West (plusproject).

Politiek/bestuurlijk
Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering Waar mogelijk wordt zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. De innovatieve baggerbestekken worden op basis van Design- en Construct-contracten (D&C) uitgevoerd. Deeltraject 4 wordt gedeeltelijk in combinatie met natuurontwikkeling Markermeer-IJmeer uitgevoerd. Het op diepte brengen van deeltraject 3 (VAL3) is een onderdeel van het contract van het project sanering Ketelmeer West .

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●					
Planning	●					
Financiën		●				
Pol./Best.						

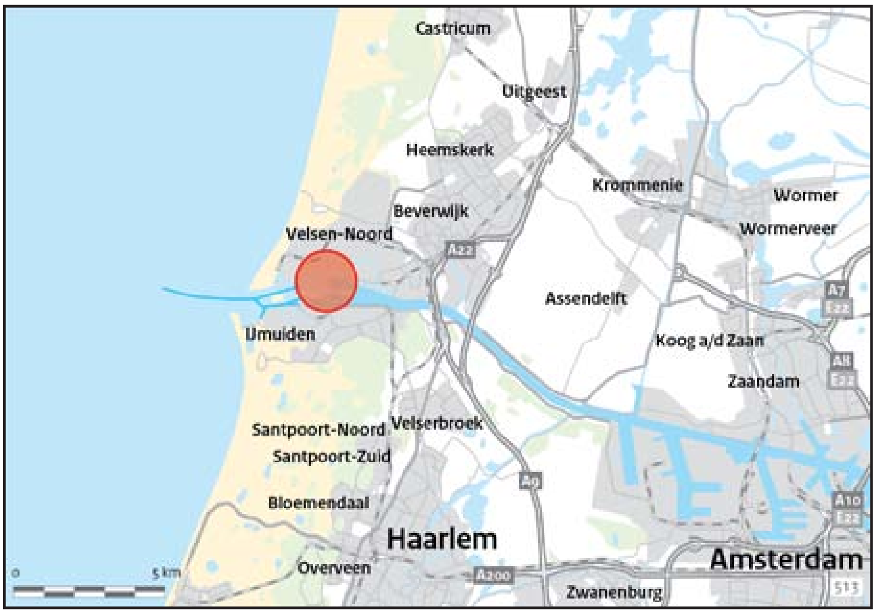
Toelichting op de wijzigingen

2011: buiten-IJ is in 2009 opgeleverd. Deeltraject 3 is als plusproject geïntegreerd in project Sanering Ketelmeer West.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2 mln).

Zeetoegang IJmond

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, dient de beschikbaarheid van de huidige Noordersluis te worden geoptimaliseerd. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis dient deze op enig moment te worden vervangen. De wens vanuit de regio is om de schutcapaciteit te vergroten en eerdere aanleg van de sluis te realiseren.

Oplossing Op basis van een convenant uit 2009 is besloten tot start van de planuitwerking naar de bouw van een nieuwe, grotere sluis die versneld wordt aangelegd. Vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe sluis is, conform de bestuurlijke afspraak in het convenant en de Voorkeursbeslissing van juni 2012, een zeesluis van 500 m bij 65 m bij 18 m, met de opdracht te bezien of 70 m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Bij wijzigingen in het sluizencomplex dient tevens rekening te worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de Waterwet.

Planning
2015: projectbeslissing
2019: openstelling

Financiën De rijksbijdrage in het convenant is € 604 mln. Het totale budget bedraagt maximaal € 815 mln, inclusief regiobijdrage. De rijksbijdrage en de bijdrage van de provincie Noord-Holland (€ 56,7 mln) zijn opgenomen op artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk
In 2009 heeft de toenmalig minister van VenW met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren. De gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland verlenen hun medewerking bij het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures en milieuvergunningen. De minister van IenM heeft in juni 2012 een Voorkeursbeslissing genomen waarmee de scope van de sluis en het financiële kader (inclusief het omgaan met de versnellingskosten) is vastgesteld. De convenantpartners hebben eind 2014 een go-beslissing genomen. Eind 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), dat de basis biedt voor de projectbeslissing, onherroepelijk geworden. Deze is met het uitvoeringsbesluit in 2015 genomen.

Uitvoering
Op basis van een PPC is geconcludeerd dat Publiek-Private Samenwerking met een DBFM-contract een geschikte contractvorm is. Op basis van de Voorkeursbeslissing is invulling gegeven aan het PIP en het daarbij behorende MER. De aanbesteding is gestart en leidt tot gunning in 2015 op basis van de projectbeslissing. In 2015 is gestart met voorbereidende werkzaamheden.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						●
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën				●		
Pol./Best.				●	●	

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is in 2010 van de verkenningsfase overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2013: door de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.

2014: parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.

2015: de minister heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatiewerkzaamheden gestart zijn.

2016: begin 2016 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de zeesluis.


Estetica

Zuidwest-Nederland

Zuidvleugel

Visie
Hoofdopgaven
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
Kaarten
Infographic
Project- en programmabladen

Visie

De Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland, met een focus op het verstedelijkt gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht en het stedelijke deel van het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta. In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad hebben Rijk, provincie, regio's en steden gezamenlijk verwoord wat hun ambitie is voor 2040: de Zuidelijke Randstad is en blijft in 2040 een Europese economische topregio en de internationale concurrentiekracht wordt daartoe versterkt.

Om dat te bereiken is een richtinggevend perspectief geschetst met drie samenhangende strategieën met bijbehorende opgaven.
Als richtinggevend perspectief kenmerkt de Zuidelijke Randstad zich in 2040 door:

- Een in Europa unieke geïntegreerde internationale productie- en diensteneconomie
- Van Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as.
- Deze geïntegreerde economie wordt gedreven door krachtige economische sectoren die zijn ontstaan via doorontwikkeling van en cross overs tussen bestaande sectoren. Onderwijs en arbeidsmarkt sluiten aan op deze sectoren.

Robuuste en betrouwbare (inter)nationale verbindingen met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarwegen, buis en weg voor personen en goederen.
Kennisinstellingen en bedrijven die elkaars sterktes benutten, onderzoek op topniveau uitvoeren en de resultaten toepassen in nieuwe producten en diensten (valorisatie).

Een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht, met:

- Aantrekkelijke stedelijke centra in Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht waar (top)voorzieningen voor onderwijs en cultuur zijn gebundeld en door ontmoeting en interactie nieuwe economische dynamiek is ontstaan. Daaraan gekoppeld ligt een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen, zoals in Zoetermeer.
- Aantrekkelijke en toegankelijke metropolitane landschappen Hof van Delfland, Duin-Horst-Weide, IJsselmonde en de kustzone, wateren en parken.
- Bedrijven, burgers, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties die optimaal profiteren van elkaars arbeidsmarkt, gespecialiseerde kennis en aanbod van voorzieningen.

Een aanbod voor wonen, werken en voorzieningen dat aansluit op de vraag in aantallen, locaties en milieus.

- Een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoersysteem, goede fietsverbindingen, een optimaal benutte wegenstructuur.
- Snelle en betrouwbare (inter)nationale verbindingen tussen het metropolitaan stedelijk gebied en andere regio's.
- Een landelijk gebied met veen, kust en delta landschappen dat internationaal is gewaardeerd. Er zijn woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn. Er is ruimte

voor groen, natuur en recreatie nabij het metropolitane stedelijke gebied en vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economy.

Een duurzame leefomgeving met:
- Een ecologische, lucht- en waterkwaliteit die voldoet aan internationale standaarden binnen de hiervoor gestelde termijnen.
- Een duurzaam mobiliteitssysteem.
- Een optimale bescherming tegen zeespiegelstijging en de mogelijke gevolgen van overstromingen.
- Een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid.
- Maximaal hergebruik van energie, (rest) producten en grondstoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

De Zuidelijke Randstad levert zo haar bijdrage aan de nationale ambitie dat Nederland in 2040 in de top 10 van de meest concurrerende economieën in de wereld staat.

Hoofdopgaven

De context waarbinnen overheden werken verandert structureel: beperkte investeringsmiddelen, veranderende en complexer geworden vraagstukken, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Er zit energie in de markt en in de rest van de samenleving. Burgers, ondernemers en wetenschappers ontwikkelen creatieve en innovatieve initiatieven. Dit vraagt om een andere manier van (samen) werken met overheden, markt en samenleving en het bieden van een uitnodigend perspectief dat initiatieven van markt en samenleving stimuleert en richting geeft aan het (gezamenlijk) overheidshandelen. De regio Zuidvleugel en het Rijk kiezen met de Adaptieve gebiedsagenda Zuidelijke Randstad (AAZR) niet alleen voor een aangescherpte inhoudelijke koers, maar ook voor een andere manier van (samen)werken tussen overheden, markt en samenleving. De AAZR is in november 2013 in het bestuurlijke overleg MIRT vastgesteld.

Er zijn drie strategieën ontwikkeld om het richtinggevend perspectief voor de Zuidelijke Randstad te faciliteren. De hoofdopgaven komen hieruit naar voren.

Strategie 1

Het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad

De overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op:
- Het vergroten van de regionale spin-off van de Mainport Rotterdam door een integrale benadering van de aan de haven en havengerelateerde sectoren gekoppelde opgaven, inclusief het maritieme cluster (Rotterdam World Port).
- Het versterken van de mondiale regiefunctie van de Greenports en het verbinden van de Greenports aan de Mainports Rotterdam en Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk.
- Het uitbreiden in aantal en/of omvang van internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan het profiel Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam Word Port.
- Het versterken van de Zuid-Hollandse kennis-as, een betere aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten.

Strategie 2

Het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie, verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en groenblauwe structuur

De overheden zetten in op het creëren van een metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht en van Den Haag tot en met Gouda. In dit metropolitaan stedelijk gebied worden wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur in samenhang ontwikkeld.
Daarbij gaat het om:
- Het faciliteren van interactie tussen burgers, bedrijven en kennisinstellingen in de stedelijke centra van Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht en rondom knooppunten.
- Het faciliteren van de vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen in aantallen, locaties en milieus op basis van wensen en initiatieven vanuit markt en samenleving.
- Het optimaliseren van de bereikbaarheid binnen het metropolitaan stedelijk gebied om elkaars kwaliteiten en voorzieningen beter te kunnen benutten.
- Het optimaliseren van de connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied met andere relevante regio's in binnen- en buitenland.
- Het versterken van de gebruiks-, belevings- en productiewaarde van de metropolitane landschappen.
- Het benutten van de kansen die het landelijk gebied biedt door de gunstige ligging en de unieke kwaliteiten in de Zuidelijke Randstad. Kwaliteiten aanvullend op en goed verbonden met het metropolitaan stedelijk gebied worden ontwikkeld.

Strategie 3

Het stimuleren van een circulaire economie, duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming

De overheden zetten samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. Daarbij gaat het om:

- Het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy en het sluiten van ketens.
- Het mogelijk maken van de transitie naar duurzame mobiliteit.
- Het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmtenet.
- Duurzaam en doelmatig gebruik van zoetwater, meerlaags waterveiligheidsmaatregelen (preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing) en verbetering van de waterkwaliteit.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Strategie 1 concentreert zich op de volgende gebieden, van belang voor de economie:
- Rotterdam World Port, waar het vergroten van de economische baten van de Rotterdamse haven incl. het maritieme cluster, voor de hele Zuidelijke Randstad vraagt om een integrale benadering en samenwerking met het bedrijfsleven.
- Greenports: het versterken van de mondiale regie van de Greenports vraagt om verbeteringen en bundelingen in het logistiek systeem en het zorgen voor regionale innovatie door kennisdeling en samenwerking.
- Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht: voor het doorontwikkelen van Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht verbeteren de overheden voorzieningen, grootschalige congresfaciliteiten, kantoorlocaties (o.a. Beatrixkwartier), de regionale bereikbaarheid en de kwaliteit van leefomgeving in de regio Den Haag.
- Zuid-Hollandse kennis-as, van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam: versterken en vernieuwen van sterke sectoren in de Zuidelijke Randstad vraagt om versterking van de kennis-as, een betere aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs en het faciliteren van samenwerking en initiatieven van kennisinstellingen en bedrijfsleven.

Strategie 2 concentreert zich op het metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht en van Den Haag tot en met Gouda, van belang voor wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur. Het betreft zowel de stedelijke centra en knooppunten als het landelijk gebied daaromheen.

Het stimuleren van een circulaire economie, duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstromingen (strategie 3) richt zich op de Zuidelijke Randstad als geheel.

De uitvoering van de Adaptieve Gebiedsagenda kunnen de overheden niet alleen. Daar is iedereen voor nodig: bedrijven, kennisinstellingen, betrokken inwoners. Er liggen kansen om beter samen te werken, om de energie uit de samenleving beter te benutten, om onnodig blokkerende regelgeving weg te nemen, om slim opgaven en oplossingen aan elkaar te verbinden en om beschikbare middelen en menskracht van alle betrokken partijen zo effectief mogelijk in te zetten. Dat is wat bedoeld wordt met adaptief werken.

De uitvoering van de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad wordt jaarlijks aan de orde gesteld tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar.

Link naar de Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad:

Opgaven Zuidvleugel

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve Industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Water

- Mainport Rotterdam
- Greenport
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Opgave brug
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- HOV Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet

- Piekafvoer / Afwatering
- Afvoerverdeling
- Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
- Kustversterking / Zandsuppletie

- Zeespiegelstijging

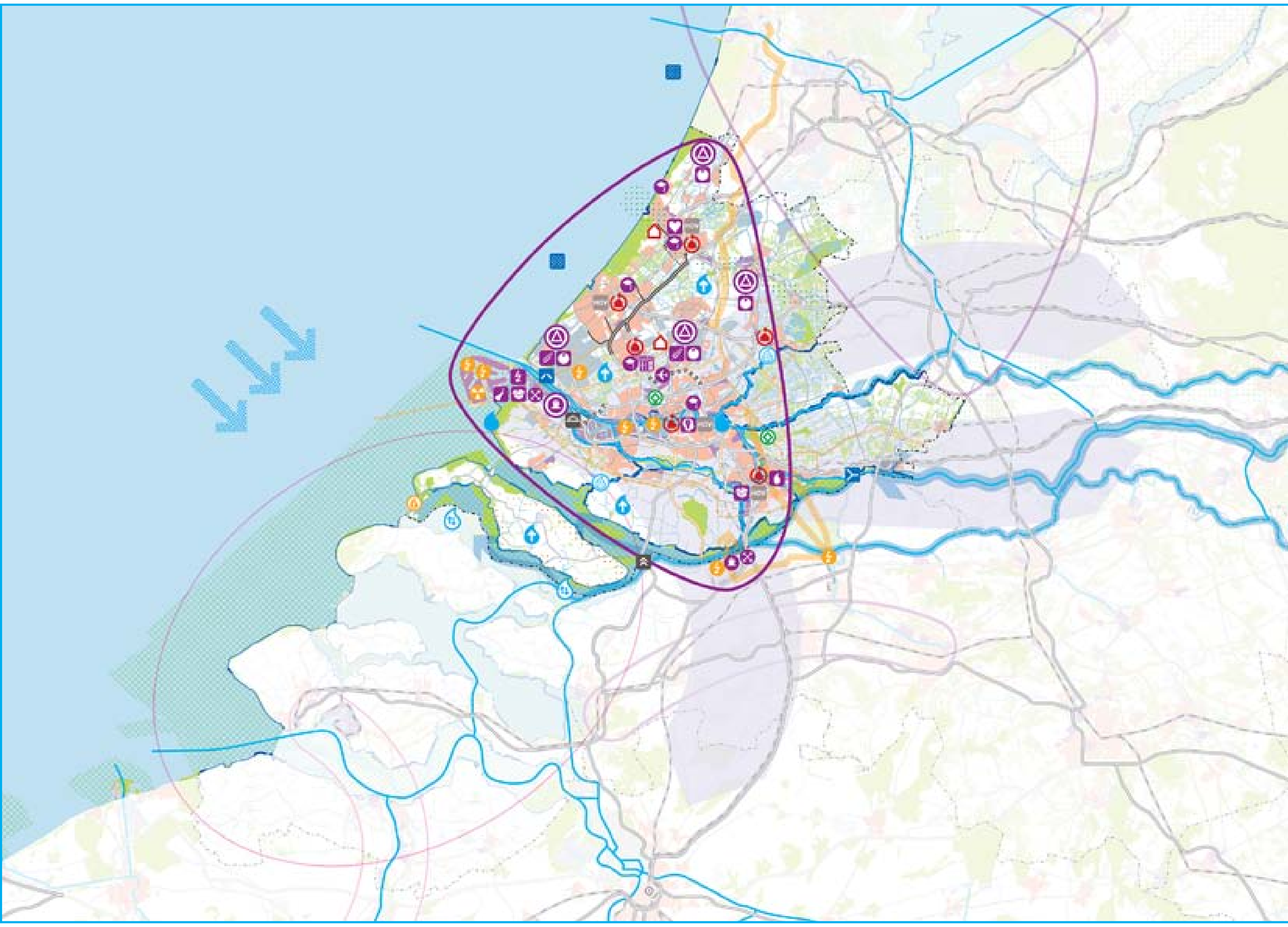
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verzilting inlaatpunten

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteits-productie > 500MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Gebied windenergie
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook
- Energie uit water / Getijdenenergie

Opgaven Zuidvleugel



MIRT ONDERZOEKEN

1. Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks
2. Alblasserwaard
3. Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag
4. Greenports en de samenwerking met Mainports
5. Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad
6. Meerlaagsveiligheid Dordrecht
7. Stimuleren Verstedelijking Zuidelijke Randstad

VERKENNING

8. Verkenning Haaglanden

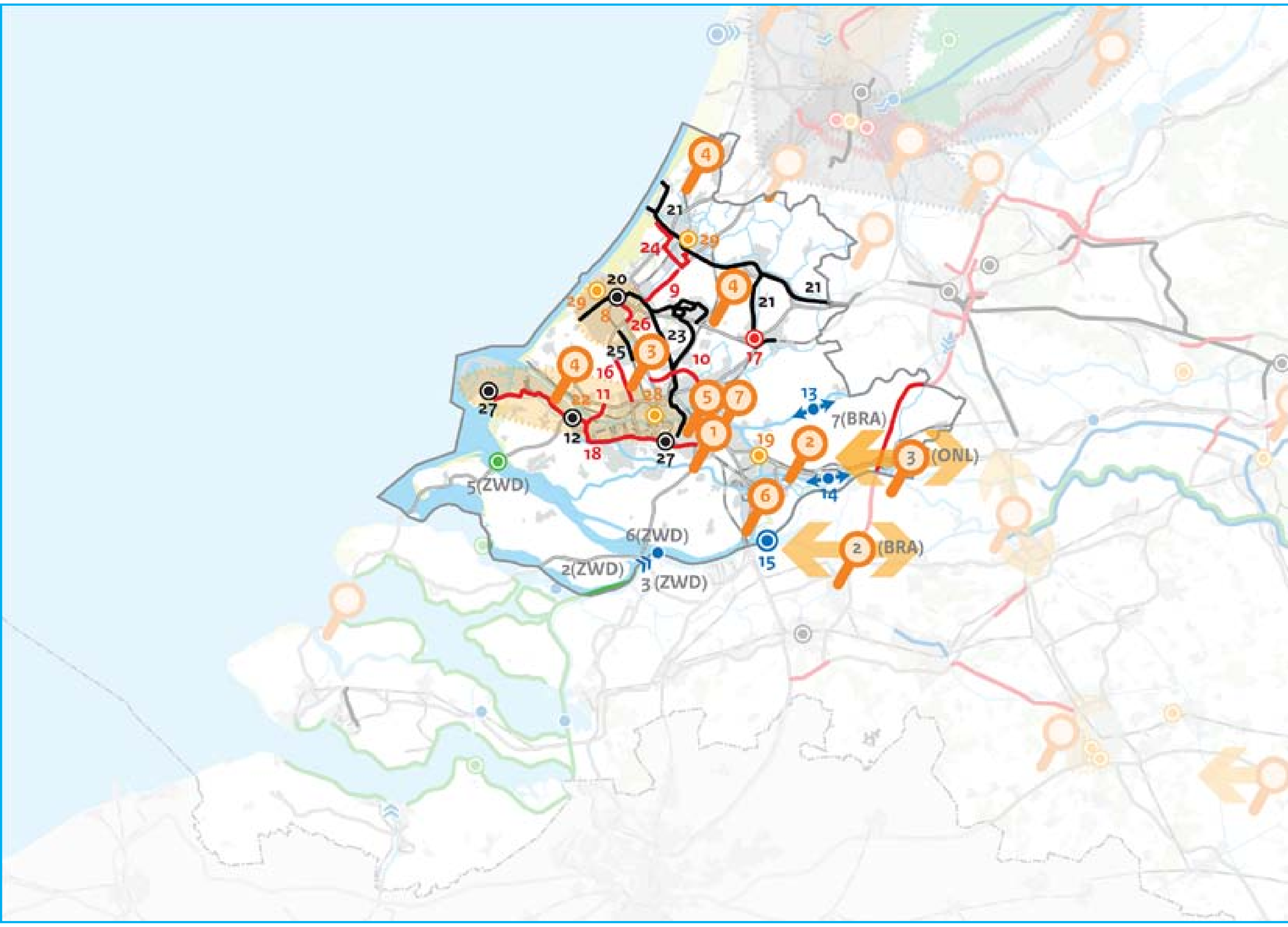
PLANUITWERKING

9. A4 Vlietland-N14
10. A13/A16 Rotterdam
11. A24 Blankenburgverbinding
12. Calandbrug
13. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
14. Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes
15. Verkeerssituatie splitsing Hollands Diep-Dordtsche Kil

REALISATIE

16. A4 Delft-Schiedam
17. A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop
18. A15 Maasvlakte-Vaanplein
19. Bijdrage containertransferium Alblasserdam
20. Den Haag CS, perronsporen 11 en 12
21. HOV-net Zuid-Holland Noord
22. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
23. Randstadrail, fase 1
24. Rijnlandroute
25. Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)
26. Rotterdamsebaan
27. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
28. Stadshavens Rotterdam, fase 1
29. Sterke regio's: Zuidvleugel

Projecten Zuidvleugel



Legenda

Wegen

Spoor / OV

Vaarwegen

Sluis

Ligplaats

Integrale ontwikkelingen

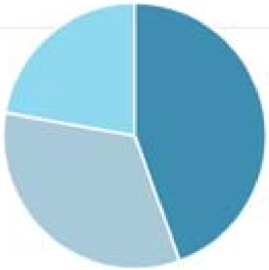
Water

* (BRA)
* (ZWD) Regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio



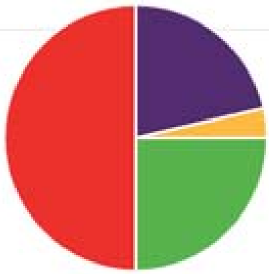
Infographic Zuidvleugel

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



Wegen	●	8
Spoor/OV	●	6
Vaarwegen	●	4
Water	●	0

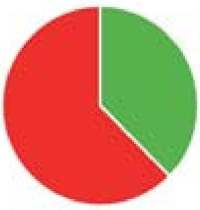
Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



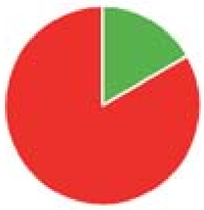
Onderzoek	●	6
Verkenning	●	1
Planuitwerking	●	7
Realisatie	●	14

Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**

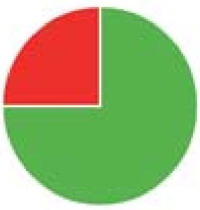
Wegen



Spoor/OV



Vaarwegen



Water

	Onderzoek ●	Verkenning ●	Planuitwerking ●	Realisatie ●
● Wegen	0	0	3	5
● Spoor/OV	0	0	1	5
● Vaarwegen	0	0	3	1
● Water	0	0	0	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

28

Totaal aantal projecten

Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In Rijnmond-Drechtsteden zijn vier buitendijkse gebieden geïdentificeerd waar de complexiteit van de waterveiligheid groot en de kosten van oplossingen hoog zijn. In deze gebieden (Botlek, historisch havengebied Dordrecht, Noordereiland, Merwe-Vierhavens) zijn pilotprojecten opgestart gericht op de ontwikkeling van een waterveiligheidsplan –of strategie. Daarnaast worden een businesscase voor waterveiligheids-maatregelen voor buitendijks Feijenoord, een casestudie crisisbeheersing overstroming en een onderzoek naar vergroening van rivieroevers bijdragend aan waterveiligheid (project Rivier als getijdepark) uitgevoerd.

Door verschillende projecten onder één opgave te brengen en binnen het projecten-overleg Rijnmond-Drechtsteden te bespreken worden verbindingen met andere projecten en opgaven gelegd. Alle projectteams zijn multidisciplinair en multi-stakeholder.

Op basis van de ervaringen met deze projecten, wordt door partijen een strategische adaptatieagenda buitendijks opgesteld en kan mogelijk een adaptatiestrategie worden ontwikkeld voor alle buitendijkse gebieden in de regio. De agenda en samenwerking is erop gericht kennis over buitendijkse waterveiligheid te vergroten en realisatie van maatregelen te bevorderen.

Planning Alle deelprojecten zijn gestart en zullen in 2015 of 2016 worden afgerond. Het opstellen van een strategische agenda buitendijks wordt eind 2015 gestart en eind 2016 afgerond.

Betrokkenen Gemeente Rotterdam coördineert dit onderzoek. Elk project heeft een trekkende partij en in alle projectteams zijn mensen van meerdere disciplines en organisaties vertegenwoordigd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Alblasserwaard

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Uit het Deltaprogramma blijkt dat de waterveiligheidsopgave voor de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden groot is. In het gebied komen opgaven vanuit klimaat, vanuit zetting en vanuit sterkte van dijken naast elkaar voor. De gecombineerde opgave zorgt ervoor dat al voor 2050 dijken onvoldoende hoog of sterk zijn om het water te keren langs de Lek, de Noord en langs de Beneden Merwede.

In het MIRT Onderzoek wordt gezocht naar manieren om de waterveiligheidsopgave in het gebied te verbinden met de ruimtelijke en economische ontwikkeling, zodat de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden ook in de toekomst beschermd is tegen overstromingen en er een aantrekkelijk ruimtelijk economisch klimaat is om te wonen en werken.

De opgave is om slimme verbindingen te maken tussen waterveiligheid, het behoud van de cultuurhistorische identiteit, het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het vergroten van de economische kracht in het gebied.

Het onderzoek sluit aan bij de voorkeurstrategie van het Deltaprogramma en kenmerkt zich door de gezamenlijke aanpak van verschillende partijen. Beoogd wordt om in oktober 2016 inzicht te hebben in de mogelijkheden voor het op elkaar laten aansluiten van locatiekeuze, inrichting en planning van waterveiligheid en andere gebiedsopgaven. Er ligt dan een beeldend wenkend perspectief voor de toekomstige inrichting van het gebied en er wordt een advies gegeven aan het Hoogwater Beschermingsprogramma (HWBP) over de aanpak en prioritering van de waterveiligheidsopgaven.

Planning Het plan van aanpak van het MIRT Onderzoek is gereed. Op 22 april 2015 is de bestuurlijke kick off geweest. In oktober 2016 is er zicht op de oplossingsrichtingen en wordt het eindadvies voorzien zodat in het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van 2016 besluitvorming over een mogelijk vervolgtraject kan plaatsvinden.

Betrokkenen Provincie Zuid-Holland is trekker van het onderzoek. Ministerie van IenM, provincie Zuid Holland, Waterschap Rivierenland en de gemeenten uit het gebied zijn vertegenwoordigd in het bestuurlijk overleg Alblasserwaard Vijfheerenlanden.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam Den Haag in het lage economische groeiscenario. Ook na realisatie van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft -Schiedam, A13/A16 Rotterdam en de Blankenburgverbinding. Dit MIRT Onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere ruimtelijke opgaven in het gebied (zoeken naar meekoppelkansen), dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en dat Rijk, regio en bedrijfsleven hierbij optrekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning Het onderzoek is gestart in het voorjaar van 2015. In 2016 wordt de kwartiermakerfase afgerond. De resultaten van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR) zullen mee worden genomen in de kwartiermakerfase.

Betrokkenen Het MIRT Onderzoek is een samenwerking tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Over dit onderzoek zijn, evenals over het MIRT Onderzoek ICRZ, afspraken gemaakt tijdens het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2013, in samenhang met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen					●	●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: de planning van de kwartiermakerfase is vastgesteld.

Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad



Aanleiding en doel De uitvoering van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR) is één van de afspraken die zijn vastgelegd in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040. In deze agenda is een drietal samenhangende strategieën voor de ontwikkeling van de economische kracht van de Zuidelijke Randstad opgenomen. Omdat de Zuidelijke Randstad achter blijft bij haar Europese concurrenten op het gebied van agglomeratiekracht, is één van deze strategieën gericht op het vergroten van de agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan gebied. Naast samenwerking in de eigen regio, kunnen de sectoren in de Zuidelijke Randstad door een goede samenwerking met krachtige sectoren, bedrijven en kennisinstellingen in andere regio's zelf ook beter innoveren en krachtiger groeien (borrowed size).

Dit vraagt wel om kwalitatief hoogwaardige, snelle en betrouwbare (inter)nationale connectiviteit – over weg, spoor, water en door de lucht – tussen de Zuidelijke Randstad en andere regio's binnen Europa én binnen Nederland. Ook digitale connectiviteit is belangrijk.

Of de ICZR verder versterkt moet worden, en zo ja op welke aspecten, wordt onderzocht in dit MIRT Onderzoek. In 2015 is het onderzoek toegespitst op de kennis- en dienseneconomie van de Zuidelijke Randstad en op de bijbehorende opgaven in het personenvervoer door de lucht en over het spoor.

Planning Zomer 2015: oplevering eindproduct (Ontwikkelagenda) en afsluiting project. Najaar 2015: besluitvorming over opgaven en bijbehorende maatregelen/ quick wins.

Betrokkenen Provincie Zuid-Holland, ministerie van IenM, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Economische Programmaraad Zuidelijke Randstad (EPZ), VNO-NCW West, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH).

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT Onderzoek

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Meerlaagsveiligheid Dordrecht

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel
De bescherming van het Eiland van Dordrecht tegen overstromingen vraagt in de huidige situatie al bijzondere aandacht vanwege de samenloop van zee- en rivierinvloed. Bovendien kent dit gebied een extra risico op grote groepen slachtoffers doordat preventieve evacuatie van het eiland beperkt mogelijk is. Voor de langere termijn is de opgave nog groter. Het wettelijke beschermingsniveau kan gerealiseerd worden door het risico op overstroming via dijkversterking te beperken. De dijkversterking van de Voorstraat is daarbij complex en kostbaar, omdat deze bebouwd is, deels met Rijksmonumenten. Het Eiland van Dordrecht biedt kansen om op een doelmatige manier het wettelijke beschermingsniveau te realiseren, rekening houdend met deze belangen. Een mogelijke oplossing ligt in meerlaagsveiligheid: een slimme combinatie van dijkversterking, benutten van regionale keringen, aanvullende maatregelen in de ruimtelijke inrichting en een goede evacuatiestrategie. Het onderzoek richt zich op het verkennen van de mogelijkheden van meerlaagsveiligheid om overstromingsrisico's te beperken en de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de rolverdeling tussen overheden, de besluitvormingsystematiek en de verankering in het lokale, regionale en nationale veiligheidsbeleid.

Planning Het onderzoek is begin 2014 gestart. De resultaten zullen besproken worden tijdens het bestuurlijke overleg (BO) MIRT in oktober 2015. Naar verwachting zal er daarna verder worden gewerkt aan de operationalisering van de strategie. Hiervoor zal waarschijnlijk nog 1 á 2 jaar nodig zijn.

Betrokkenen Gemeente Dordrecht, Waterschap Hollandse Delta, Provincie Zuid Holland, Veiligheidsregio Zuid-Holland zuid en het ministerie van IenM.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Het Rijk en de decentrale overheden werken samen aan een MIRT Onderzoek naar het stimuleren van realisatie van verstedelijking. Deze lessen moeten bijdragen aan het verder ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied in de Zuidelijke Randstad. De centrale vraag in het onderzoek is hoe partijen beter kunnen samenwerken bij het opstarten en het sneller realiseren van (binnen)stedelijke ontwikkeling. Het onderzoek is erop gericht om meer vat te krijgen op de beweegredenen van de vragersmarkt (consument) en welke ruimtelijke concepten of andere instrumenten daarbij horen. Wat zijn de redenen van potentiële bewoners cq. investeerders om over te gaan tot actie en hoe kan dit door de overheid in een vragersmarkt gestimuleerd en gefaciliteerd worden? Eind 2014 is de eerste fase van het onderzoek afgerond. Dit heeft geresulteerd in circa 30 acties variërend van quick wins, doorpakkers en structurele aanpassingen op het terrein van beleid en regelgeving. Het volledige proces is in een e-book vastgelegd.

Begin 2015 is gestart met de vervolgfase van het onderzoek met als centrale thema's verdieping, verbinding en uitvoering van cases. Daartoe zijn verschillende tafels opgezet: zorgvastgoed, tijdeljik en flexibel gebruik, beleggers, corporaties, marktkennis, Transit Oriënted Development/OV locaties, nieuwe financieringsvormen en allianties, versnellingskamer/kluswoningen, duurzaamheid en woonlastenverlaging. Er zijn inmiddels meerdere waardevolle resultaten opgehaald bij de betrokken partijen, maar het proces is nog niet afgerond. Rijk/BZK en de Provincie Zuid Holland hebben met elkaar afgesproken om het uitvoeringsproces nog een jaar te zullen faciliteren tot het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) 2016. De komende periode is een fase van verdere uitvoering, versnelling en besluitvorming.

Dit MIRT Onderzoek is aangewezen als voorbeeldproject in het kader van de vernieuwing van het MIRT, waarbij sprake is van een bottom-up proces met meer dan honderd betrokken partijen uit het veld en Rijk en regio participeren en faciliteren.

Planning Het onderzoek is in 2014 gestart. Naar verwachting wordt in 2015 het onderzoek afgerond. Rijk/BZK en Provincie Zuid-Holland spreken af om het proces nog een jaar te faciliteren tot het BO MIRT 2016.

Betrokkenen Provincie Zuid-Holland en ministerie van BZK (trekkers), gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Regio Holland-Rijnland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Regio Drechtsteden en Midden-Holland.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Verkenning Haaglanden

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave Uit een aantal studies blijkt dat er na 2020 bereikbaarheidsknelpunten in de regio Haaglanden blijven bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak, waarbij ook de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio wordt betrokken. In de verkenning is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam in samenhang bezien met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betreft globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het Stadsgewest Haaglanden.

Planning Fase A: Analyse en prioritering van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken. Deze fase is in oktober 2009 afgerond.
Fase B: Aandragen van kansrijke alternatieven die bijdragen aan het waarmaken van de gezamenlijke ambities om het gebied Haaglanden bereikbaar te houden en de ruimtelijke economische structuur te versterken. In Fase B zijn voor de geprioriteerde wegvraagstukken 'Doorstroming A4 passage' en 'Poorten & Inprikkers Den Haag' en het OV-vraagstuk 'Verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag' de alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Een aantal maatregelen uit het OV-onderzoek Centrale Zone zijn opgenomen in het programma Beter Benutten. Voor de wegvraagstukken zijn uiteindelijk twee kansrijke alternatieven samengesteld die integraal op hun effecten zijn gewogen. Deze bestaat uit een samenhangend pakket aan maatregelen op de A4 passage, de aansluitingen (de poorten) en de toeleidende wegen (de inprikkers). De ontwerp-rijksstructuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is opgenomen en planMER zijn in mei 2012 ter visie gelegd. De rijksstructuurvisie is in december 2012 vastgesteld en naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de Kamer is schriftelijk overleg gevoerd. Dit heeft niet geleid tot aanpassingen. De start van de realisatie voor de rijksonderdelen is voorzien vanaf 2022. Voorafgaand vindt de planuitwerking van de rijksonderdelen plaats. De realisatie van maatregelen door de regio is vooralsnog voorzien vanaf 2015.

Financien. Het Rijk heeft € 447 mln gereserveerd. Artikel IF 12.03.02.

Betrokkenen Er is samengewerkt door IenM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (inclusief achterliggende gemeenten). Naast deze overheden zijn stakeholders en omwonenden betrokken.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 44 en 46 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Stadshavens Rotterdam, fase 1

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het behoud van de mainport Rotterdam als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

Oplossing Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en hoogwaardige woon- en werkmilieus. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook uit op de bestaande stedelijke omgeving waardoor het sociaaleconomische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Tevens wordt er ingespeeld op klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Planning
2010: start realisatie
2017: oplevering fase 1

Financiën Taakstellend budget fase 1: € 31 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In november 2009 hebben Rijk en gemeente in het Randstad Urgent contract afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget, nl. de eerste fase van het Randstad Urgent project Stadshavens, de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk /Waalhavenboulevard. In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van regio en bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin urgentie en noodzaak van betrokkenheid van het Rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en Herstelwet. Op 29 september 2011 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de structuurvisie vastgesteld.

Uitvoering Project wordt door gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf uitgevoerd. Een aantal projectonderdelen is opgeleverd, waaronder de buitenruimte aan de Waalhaven-Oostzijde, het tweede concepthouse CHIBB, de scheepsbouwloods op de RDM. Voorts is er een pilot gestart met vervoer over water tussen RDM en Merwe-/Vierhavens. Daar is een restwarmteleiding aangelegd waar 45.000 huishoudens en bedrijven gebruik van kunnen maken. In 2015 is de vaststelling van de subsidie opgeschoven naar 2016.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●					
Pol./Best.		●				●

Toelichting op de wijzigingen

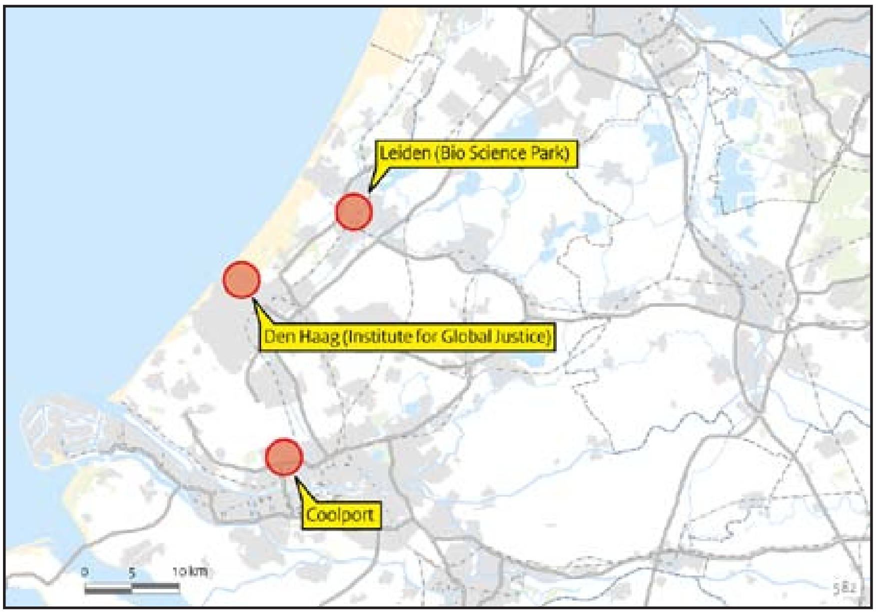
2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de gemeenteraad Rotterdam heeft de structuurvisie vastgesteld.

2016: voltooiing vindt eind 2015 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2016, zodat de subsidie in 2017 vastgesteld kan worden, de minister van IenM heeft hiertoe in februari 2015 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.

Sterke regio's: Zuidvleugel

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie EZ
Fase Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke regio's is geïnvesteerd in projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Zuidvleugel is aan drie projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke regio budget van het Fonds Economische Structuurversterking (FES):

- Leiden Bio Science Park (€10 mln). Dit is het grootste Life & Health Sciences cluster van Nederland.
- Coolport (€ 10 mln). Investeringen dragen bij aan de versterking van de concurrentiepositie van de haven en de Greenport.
- The Hague Institute for Global Justice (THIGJ, € 17,45 mln). Het opgerichte THIGJ wil een innovatief kennisinstituut van wereldformaat worden op het gebied van (complexe internationale vraagstukken op het snijvlak van) recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling.

De FES-bijdrage was gesplitst in een eerste tranche (€ 12,2 mln) en tweede tranche (€ 5,25 mln). In 2014 is de eerste tranche afgerond. Op basis van een midterm review, werkplan 2015 en 2016 en de bijbehorende begroting is eind 2014 voorwaardelijk een subsidie toegekend voor de tweede tranche van maximaal € 5,25 mln. Inmiddels is de eindrapportage van de eerste tranche ingediend. In de voorwaardelijke subsidietoekenning voor de periode 2015 en 2016 (tweede tranche) is instemming verleend om het tijdspad van de tweede tranche te verlengen tot en met 31-12-2016.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering In samenwerking met regionale partijen worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ is na decentralisatie alleen nog verantwoordelijk voor THIGJ. De regionale partners zijn na decentralisatie verantwoordelijk voor de projecten Coolport (provincie Zuid-Holland) en Leiden Bio Science Park (gemeente Leiden).

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën	●	●				
Pol./Best.		●				

Toelichting op de wijzigingen

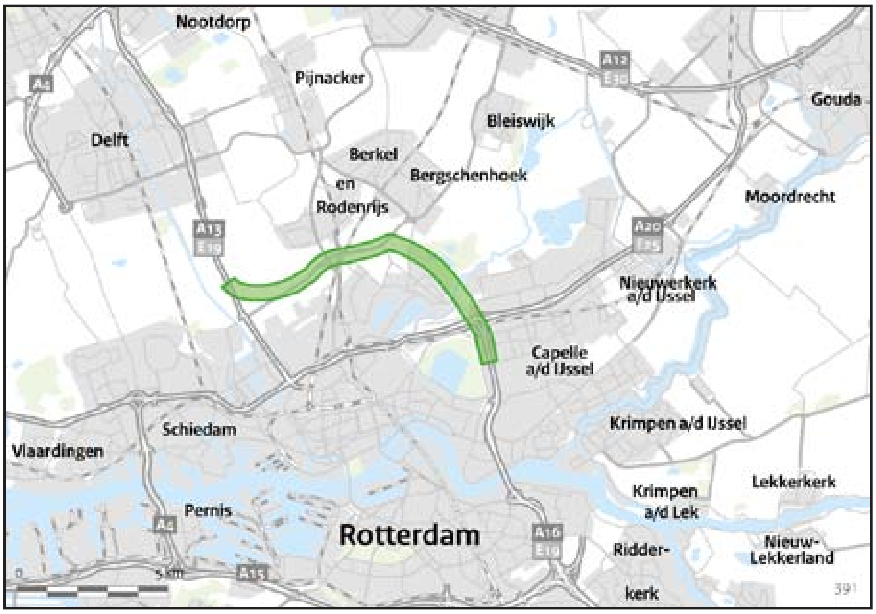
2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (The Hague Institute for Global Justice).

2012: op grond van het regeerakkoord van 2010 zijn de voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen. Project Leiden Bio Science Park en project Coolport zijn gedecentraliseerd.

2016: tijdspad THIGJ is verlengd.

A13/A16 Rotterdam

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit traject onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

Oplossing Aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein.

Planning
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie
2021-2023: openstelling

Financiën Taakstellend budget : € 979 mln (inclusief bijdrage van derden: € 100 mln (prijspeil 2010)). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk In de trajectnota/Milieu Effectrapportage (MER) van augustus 2009 zijn verschillende varianten vergeleken. In december 2011 zijn de zogenoemde bestuurlijke 'principeafspraken' gemaakt met de regio Rotterdam over het tracé van de toekomstige snelweg, met bijbehorende extra inpassingsmaatregelen (waaronder een tunnel op maaiveld niveau ter hoogte van het Lage Bergse Bos) en de bijdrage van de regio. De Tweede Kamer heeft voor de verkiezingen van september 2012 gevraagd om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project. Hierdoor is de vaststelling van het standpunt vertraagd. In mei 2013 is het standpunt voor dit project ingenomen. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 is gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de Hoge Snelheidslijn (HSL)-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, het onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2015 vastgesteld en zal in september 2015 ter inzage worden gelegd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 2, 5 en 6 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●	●	●	●	
Financiën		●	●		●	
Pol./Best.	●	●	●	●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: de planning van het Tracébesluit zal worden aangepast conform besluitvorming BO MIRT van najaar 2010.

2012: op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Bergse Bos. Daarbij is afgesproken dat de regio zal komen met een voorstel ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van de inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het Standpunt worden ingenomen en een vervolgplanning worden vastgesteld.

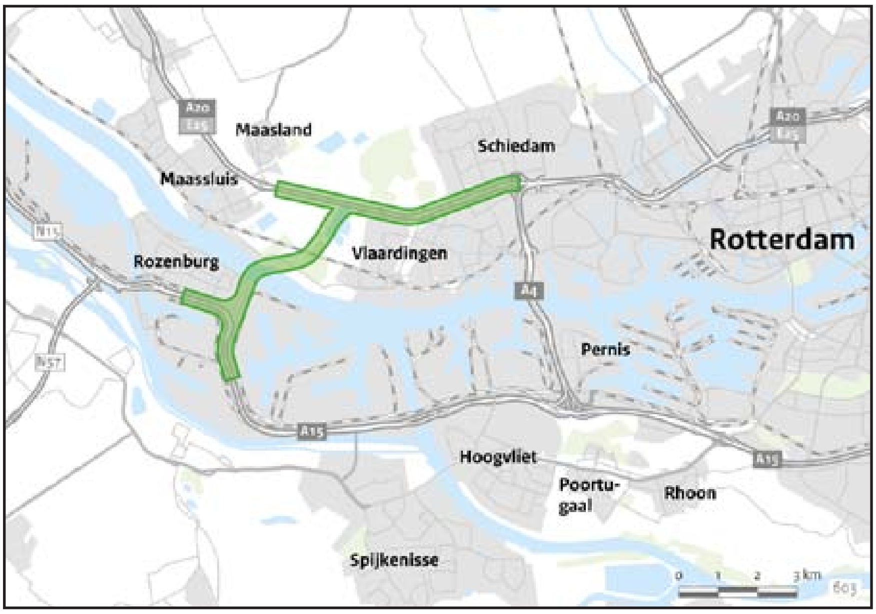
2013 : de planning is dat de principe afspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenM worden vastgelegd in een standpunt in de 2e helft van 2012.

2014: als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het Tracébesluit herijkt.

2015: er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering is hierop geactualiseerd.

A24
Blankenburgverbinding

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat in de nabije toekomst de doorstroming op de Ruit van Rotterdam niet meer voldoet aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De doorstroming van de Beneluxtunnel, de bereikbaarheid van haven en greenport Westland en het functioneren van de A4 corridor zijn dan concrete knelpunten.

Oplossing Er zal een Nieuwe Westelijke Oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel worden gerealiseerd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In de planuitwerkingsfase wordt deze variant verder uitgewerkt en wordt uitgegaan van:

- Een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam.
- Een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en aansluiting Vlaardingen Centrum.
- Een tunnel voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt.
- Een verdere uitwerking van het door de regiopartijen opgestelde kwaliteitsprogramma parallel aan het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.
- Een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Planning
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie
2022-2024: openstelling
Een deel van het taakstellend budget van dit project wordt door tol opgebracht. Om de tolheffing mogelijk te maken zal er gelijktijdig met het OTB een (ontwerp)tolbesluit genomen moeten worden. Voor dit tolbesluit is een wettelijke basis nodig. Hiervoor is een wetsvoorstel in voorbereiding.

Financiën Taakstellend budget: € 1.173 mln (inclusief de rijksbijdrage aan het kwaliteitsprogramma van € 26 mln). Hiervan zal € 316 mln door tol worden opgebracht. Om de tolheffing mogelijk te maken zal er gelijktijdig met het OTB een (ontwerp)tolbesluit genomen moeten worden. Artikel IF 12.03.02 en IF 18.13.

Politiek/bestuurlijk De rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld. Na ovverleg in de Tweede en Eerste Kamer is de planuitwerkingsfase is gestart. In april 2015 is het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 voor behandeling aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze wet maakt het mogelijk om een Tracébesluit, inclusief een tolbesluit, te kunnen nemen. In juli 2015 zijn de schriftelijke vragen van de Tweede Kamer over het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 beantwoord.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: in het najaar 2013 is de Rijksstructuurvisie ‘Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO’ vastgesteld. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2016: vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.

A4 Vlietland-N14

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Om de doorstroming op de A4 te verbeteren zijn en worden maatregelen genomen tussen Knooppunt Burgerveen en Knooppunt Ketelplein. In het kader van het project A4 Burgerveen-Leiden is de A4 verbreed naar 2x3 rijstroken. In het kader van de Rijnlandroute wordt de A4 verbreed ter hoogte van Leiden (doortrekking parallel-structuur A4). Ter hoogte van Den Haag wordt een parallelstructuur aangelegd in het kader van de A4 Passage Den Haag. Tussen Delft en Schiedam is de aanleg van de A4 in volle gang. Om te voorkomen dat een flessenhals ontstaat op het gedeelte van de A4 tussen de Rijnlandroute (Knooppunt Vlietland) en de aansluiting met de N14, wordt de A4 op dit trajectdeel verbreed naar 2x4 rijstroken.

Oplossing De A4 zal tussen de aansluiting Vlietland en de N14 in beide richtingen worden voorzien van een extra rijstrook in de middenberm. Hierdoor kan de extra rijstrook binnen het bestaande profiel worden aangelegd, zonder extra ruimtebeslag buiten het bestaande wegprofiel.

Planning
2014: Tracébesluit
2018: start realisatie
2020-2022: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 14 mln. Vanuit een besparing op Beheer en Onderhoud door de aanleg van dubbellaags ZOAB op de gehele rijbaan wordt nog € 1,6 mln toegevoegd aan dit budget. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Het taakstellend budget wordt beschikbaar gesteld vanuit het budget voor de Rijnlandroute, conform de eerder in de bestuurlijke overleggen MIRT (BO MIRT) Zuidvleugel gemaakte afspraken hierover. Het Tracébesluit is vervroegd vastgesteld op 18 december 2014.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 10 en 42 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

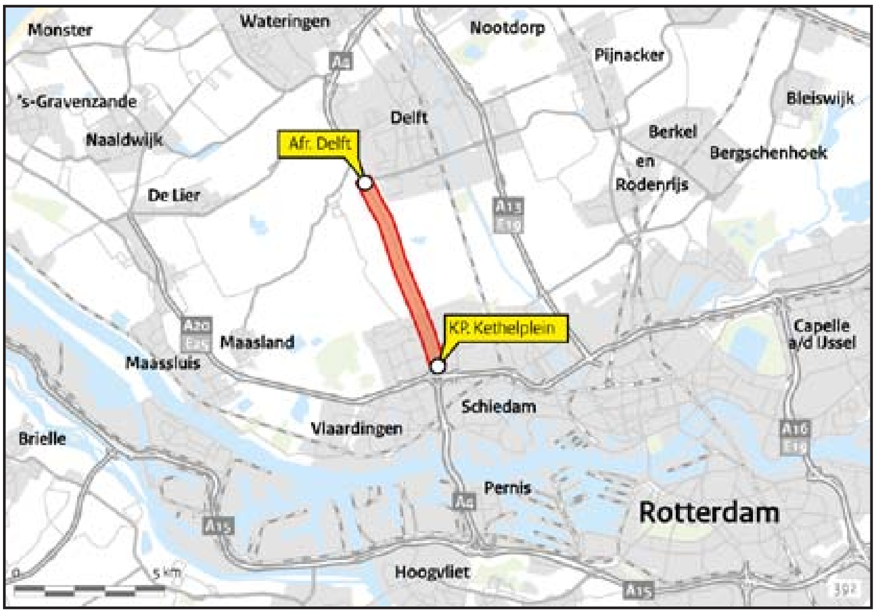
Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: Het budget is met € 4 mln opgehoogd naar aanleiding van het inzicht dat versteviging van de bestaande rijbaan en dubbellaags ZOAB op gehele rijbaan nodig is om de extra rijstrook aan te kunnen leggen. Het Tracébesluit is vervroegd vastgesteld.

A4 Delft-Schiedam

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A13 neemt de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag af. Daarnaast is er sprake van leefbaarheidproblemen bij Overschie en sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Oplossing Er komt een snelweg van 7 kilometer, tussen Delft en Schiedam (Kethelplein). Richting Schiedam krijgt die twee rijstroken, met ruimtereservering voor een derde. Richting Delft komen er drie rijstroken. In het stiltegebied Midden-Delfland heeft de weg een halfverdiepte ligging, over een afstand van 2,5 kilometer. De weg ligt enkele meters onder het maaiveld. Aan beide kanten komt een wal met begroeiing, zodat geluid wordt afgeschermd en het verkeer niet zichtbaar is. Over de halfverdiepte weg komt een recreatieve verbinding. Ter hoogte van het plan Groen-Blauwe Slinger komt de weg verdiept te liggen over een afstand van circa 1,5 kilometer. De Zweth wordt er met een aquaduct (ingepast in een ecologische passage) overheen geleid. Bij de woonwijken van Schiedam en Vlaardingen komt een landtunnel van zo'n 2 kilometer. De bovenkant daarvan wordt groen ingericht. Het tunneldak bij Schiedam wordt zo uitgevoerd dat Schiedam er te zijner tijd sportvelden op aan kan leggen. Er komen geluidschermen bij Delft, ten behoeve van de bewoners van Tanthof.

Planning
2010: Tracébesluit
2012: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 658 mln. Dit is inclusief 8 jaar onderhoud tunneltechnische installaties en bijdrage van derden: € 60 mln (prijspeil 2006). Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In 2006 is het Convenant Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) getekend en in 2010 is de bestuursovereenkomst IODS getekend. Hierin zijn afspraken over de inpassing van de weg gemaakt.

Uitvoering De uitvoering is voorjaar 2012 van start gegaan.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 16 en 46 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●					
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●		●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: standpunt is in 2009 door de minister(s) ingenomen. Op basis hiervan is het taakstellend budget verhoogd. Op 2 september 2010 is het Tracébesluit vastgesteld.

2012: dit project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln).

2014: het taakstellend budget is bijgesteld naar aanleiding van de aanbestedings-meevaller (- € 292,5 mln) en opgetreden risico's binnen het project als gevolg hiervan (€ 70 mln).

2015: in 2014 heeft de minister de 2e tranche subsidie verstrekt aan gemeente Midden-Delfland, ten behoeve van de realisatie de IODS-projecten 'Sanering verspreid liggende glastuinbouw' en 'Groen ondernemen'. De maximale rijksbijdrage aan deze twee IODS-projecten is daarmee verleend. Deze subsidie is verleend vanuit het projectbud-get voor de A4 Delft-Schiedam.

A15 Maasvlakte-Vaanplein

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam leiden in de toekomst tot problemen met de verkeersafwikkeling. Tevens is de huidige Botlekbrug een onderdeel van het nautisch knelpunt Oude Maas.

Oplossing Op het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein (A15 MaVa) wordt het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein, conform het standpunt (2001), uitgebreid van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer. De aanleg van een nieuwe brug over de Oude Maas lost een deel van het eerder genoemde nautisch knelpunt op.

Planning
2010: tracébesluit
2011: start realisatie
2015: openstelling
Het traject A29 Vaanplein-Barendrecht is in 2014 opengesteld.

Financiën Taakstellend budget voor aanleg, beheer en onderhoud: € 2.058 mln (inclusief bijdragen derden). Artikel IF 12.04.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: begin 2007 heeft de minister het rapport 'IJsselmondse knoop ontrafeld' vastgesteld. Hiermee is een budget van € 4 mln gereserveerd voor aanpassingen aan het hoofdwegennet tussen Vaanplein en Ridderster. Het Ontwerp-Tracébesluit is conform het oorspronkelijke standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd. Het Tracébesluit is onherroepelijk geworden in maart 2011.

Uitvoering Het project wordt met een DBFM-contract uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 23 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●	●			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

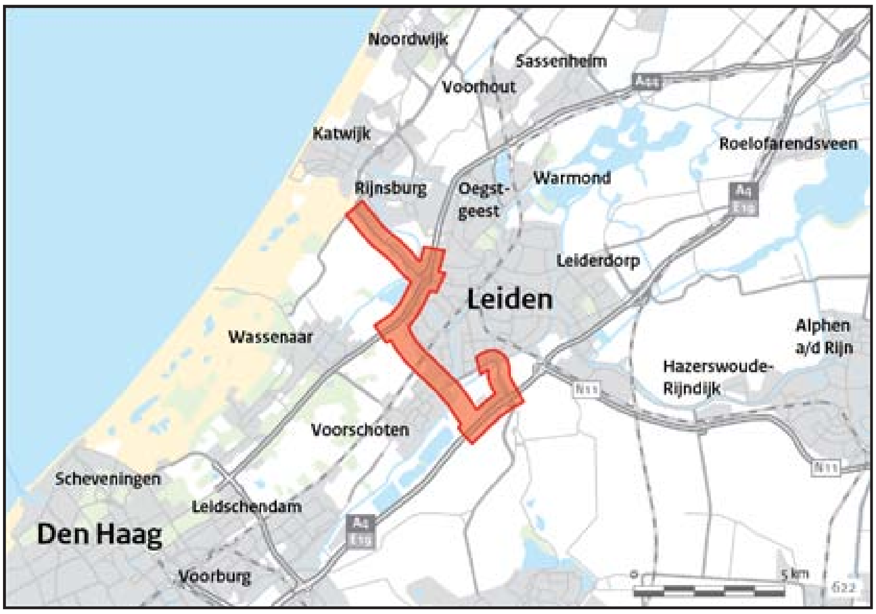
2011: het Tracébesluit is vastgesteld in maart 2010. De inschrijvingsfase van de aanbesteding (DBFM-contract) is ingegaan. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 118 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 125 mln voor PPS.

2013: budget opgehoogd met kosten BenO vanwege omzetting contract naar DBFM.

Rijnlandroute

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Bereikbaarheid in de regio (hoofd- en onderliggend wegennet, OV) dient te worden verbeterd om de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw (waaronder topmilieu Valkenburg) en bedrijvigheid (clustering BioScience bedrijven, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek) te kunnen laten plaatsvinden.

Oplossing Er wordt een gedeeltelijk nieuwe verbinding aangelegd tussen Katwijk en de A4 ter hoogte van Leiden. Het project bestaat van west naar oost uit de volgende delen:

1. verbreding van de Ingenieur G. Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de Wassenaarseweg/N441 te Katwijk en Aansluiting Leiden-West (A44/N206);
2. verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aan te passen Aansluiting Leiden-West en het nieuw aan te leggen Knooppunt Ommedijk (inclusief de aanpassing van Aansluiting Leiden-West en de aanleg van Knooppunt Ommedijk);
3. aanleg van een nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/uur) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen Knooppunt Ommedijk op de A44 en het nieuw aan te leggen Knooppunt Hofvliet op de A4;
4. verlengen van de parallelstructuur van de A4 tussen de bestaande aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet (inclusief de aanleg van Knooppunt Hofvliet);
5. verbreding van de Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de binnenstad van Leiden en de aansluiting op de A4.

Planning De planning van dit project is primair aan de regio.
2014: Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten
De openstelling van de eerste delen van de Rijnlandroute is voorzien omstreeks 2020.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 551 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk In 2013 is de Bestuurlijke Overeenkomst Rijnlandroute over de scope, planning, taakverdeling en subsidiering van het project gesloten tussen IenM en de provincie Zuid-Holland. Hierin is vastgelegd dat het Rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln (prijspeil 2012). In december 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland en zijn de Tracébesluiten genomen. In maart 2015 is de realisatieovereenkomst met de provincie gesloten.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 49 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					●	●
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën						
Pol./Best.						

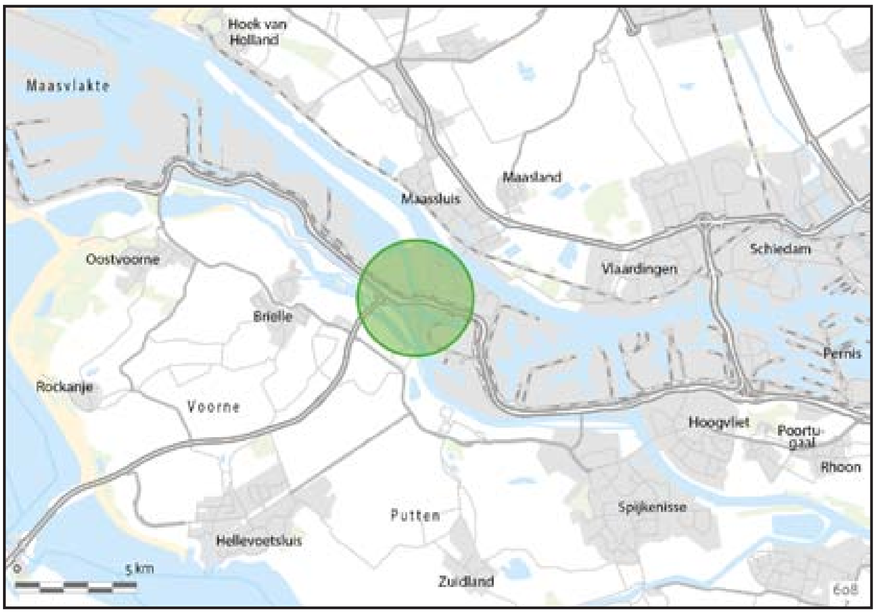
Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervroegd vastgesteld in 2014.

Calandbrug

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De Calandbrug is een stalen hefbrug voor trein-, weg- en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. Het is de verbindende schakel in de Havenspoorlijn, onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Brittanniëhaven. De opgave is tweeledig. Rond 2020:

1. bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig;
2. wordt, door de verwachte groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven, een capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer verwacht.

Het volgende is van belang:

1. De Calandbrug heeft niet alleen een functie voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart maar wordt ook gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en autoverkeer;
2. bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.

Oplossing Over de gezamenlijke aanpak en financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Doel is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben. De Ontwerpstructuurvisie is in februari 2014 gepubliceerd samen met de PlanMER en de MKBA en bevat de onderbouwing van het voorkeursalternatief, het Theemswegtracé. Dit nieuwe spoortracé zal worden aangelegd door het Havenbedrijf Rotterdam en behelst de omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg.

Financiën Om een grootschalige renovatie te kunnen bekostigen heeft het Rijk € 158 mln gereserveerd. Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid om € 80 mln bij te dragen aan een oplossing die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is. De Europese Commissie heeft € 60 mln TEN-T subsidie toegekend aan het project. Artikel IF 13.03.05.

Politiek/bestuurlijk Het havenbedrijf besluit uiterlijk eind 2015 definitief of het daadwerkelijk het Theemswegtracé zal aanleggen. Als dat (financieel) niet haalbaar blijkt, zal de Calandbrug door ProRail grootschalig worden gerenoveerd.

Uitvoering De defnitieve Rijksstructuurvisie wordt naar verwachting in september 2015 gepubliceerd. De volgende stap in de procedure is de publicatie van het Ontwerp-Tracébesluit in 2016. Oplevering van het Theemswegtracé staat gepland in 2020.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase				●		●
Opgave				●		
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: het project is overgegaan van verkenningsfase naar planuitwerkingsfase.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven perronsporen 11 en 12 zijn weer benodigd voor de zware rail.

Oplossing De perronsporen 11 en 12 worden door ProRail weer aangesloten op het emplacement Den Haag CS. Het Stadsgewest en de gemeente Den Haag hebben in december 2008 besloten om de Erasmuslijn van RandstadRail te laten aanlanden boven het busplatform, op +2 niveau. Dit plan impliceert dat er een metroviaduct tussen de sporen van het emplacement gebouwd zal worden. De discussie over en de noodzakelijke planuitwerking van het metroviaduct betekende een vertraging in de teruggave van de perronsporen 11 en 12.

Planning
2011: start realisatie
2020-2021: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 38 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Door het heroverwegen van de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (Haags Startstation Erasmuslijn, (HSE)) is door het Stadsgewest afgeweken van de projectplanning. Het Stadsgewest kan door die vertraging haar verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst RandstadRail van mei 2006, niet meer nakomen. Vanwege gewijzigde planning en oplossing heeft het Stadsgewest verzocht om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. Februari 2010 is in overleg met ProRail, het Stadsgewest en de gemeente een geoptimaliseerde en geïntegreerde planning overeengekomen voor de projecten HSE en heraansluiting sporen 11 en 12. Deze planning is vastgelegd in een Allonge bij de Nadere Overeenkomst RandstadRail van 29 mei 2006. Volgens de geoptimaliseerde planning komen de sporen 11 en 12 met ingang van dienstregelingsjaar 2013 weer in gebruik bij de NS.

Uitvoering Bezien is in hoeverre de vervoerder sporen 11 en 12 nodig heeft voor het uitvoeren van de dienstregeling mede in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de robuustheid van het ontwerp te vergroten. Uiteindelijk is vastgesteld dat 12 sporen wenselijk zijn en wordt het emplacement robuuster ontworpen. ProRail stelt een voorkeursvariant op en zal op basis hiervan een ontwerp voor de aanpassing van Den Haag emplacement maken.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●	●		●
Financiën	●	●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: aan het taakstellend budget is € 6,3 mln toegevoegd, op grond van het Voorlopig Ontwerp en de daarin verdisconteerde functionele eisen zoals vastgelegd in de nota voorkeursvariant van ProRail.

2012: aan het taakstellend budget is € 7 mln toegevoegd op grond van de projectnota en bijbehorende kostenraming. De hogere kostenraming wordt veroorzaakt door wijzigingen in de projectomgeving.

2013: ProRail maakt in 2012 een nieuw ontwerp voor het emplacement om te komen tot een robuuster en meer toekomstvast ontwerp. Hierdoor zal vertraging in het project optreden.

2014: volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement medio 2018 gereed.

2016: de indienststelling van de sporen 11/12 in 2020 en is de rest van de verbouwing medio 2021 gereed. Verschuiving komt o.a. door de uitvoering van extra onderzoeken voor het ontwerp door nieuwe veiligheids- en betrouwbaarheidsnormen.

Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheidproblemen. Tevens wordt het viaduct door de gemeente ervaren als een obstakel in het stedelijk weefsel.

Oplossing Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 meter lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid tot stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid voorzien om spoorboekloos reizen mogelijk te maken. Vooruitlopend op het besluit tot spooruitbreiding wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken, wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

Planning
2007: aanbesteding
2008: gunning 4-sporige ruwbouw tunnel
2009: start bouw tunnel
2015: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel
2017: oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel

Financiën Taakstellend budget: € 553 mln van voormalig ministerie van VenW en een vaste bijdrage (€ 75 mln) van voormalig ministerie van VROM. Bijdrage van derden:de provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en gemeente Delft. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. In 2005 is tussen Delft en het Rijk (voormalig VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen, het risico is neergelegd bij de gemeente Delft. In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treinendeel van het project Spoorzone Delft door het Rijk teruggenomen. Moties: Van Heemst/Giskes (TK 26 263, nr 39), Mastwijk c.s. (TK 29 200 XII, nr 88).

Uitvoering De oostelijke tunnelbuis is eind februari 2015 in dienst genomen. Het bestaande spoorwegviaduct door Delft kan daarmee worden afgebroken om de ruimte vrij te maken voor de aanleg van de westelijke tunnelbuis. De westelijke tunnelbuis wordt naar verwachting in 2017 casco opgeleverd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•				
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: vertraging door scopewijzigingen en uitloop voorbereidende werkzaamheden.

2012: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel naar 2015 door vertraging voorbereidingsfase en projectrisico's. Budget onvoldoende om risico's te dekken. Na ingebruikname oostbuizen wordt bestaande spoorwegviaduct afgebroken en tot 2017 de westbuizen gerealiseerd.

2013: projectbudget opgehoogd met € 77 mln door 1) verlengde doorlooptijd met 1,5 jaar; 2) toename in kosten planvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht en door eerder doorgevoerde scopewijzigingen en 3) hogere uitvoeringskosten door gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

2015: bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 projectbudget opgehoogd met € 14 mln. Nu blijkt dat een deel nu al 4- in plaats van 2-sporig moet worden uitgevoerd om redundant te zijn. Aan het project is scope toegevoegd die feitelijk pas in het kader van PHS bij de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid zou worden gerealiseerd.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De Integrale Verkenning Rotterdams havengebied uit 2009, uitgevoerd door ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), laat zien dat maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei aan spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

Oplossing De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremplacementen moet meegroeien met de verwachte vervoerstoename door uitbreidingen en aanpassingen van de spoorinfrastructuur en door het vervoerproces te verbeteren. In prioriteitsfase 1 zijn de volgende maatregelen urgent:

- 1a) uitbreiding van het emplacement Maasvlakte West met 19 sporen;
- 1b) herinrichting emplacement Waalhaven Zuid met 18 langere sporen;
- 1c) procesverbeteringen: waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacementen en maatregelen openingsregime Calandbrug.

In prioriteitsfase 2 zijn maatregelen opgenomen die op korte termijn minder urgent zijn (nodig vóór 2020):

- 2a) nieuw emplacement Maasvlakte Zuid met 16 sporen (te financieren en realiseren door HbR);
- 2b) aanpassen emplacement Maasvlakte Oost;
- 2c) aanpassen emplacement Kijfhoek;
- 2d) elektrificeren 2 sporen emplacement Europoort.

Planning In 2012 is ProRail gestart met de realisatie van de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a) dat in 2014 in gebruik is genomen. Keyrail werkt sinds 2011 aan de uitvoering van de eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) die in 2012 en de jaren erna geïmplementeerd worden. In 2013 is ProRail gestart met de planuitwerking voor Waalhaven Zuid, deelproject 1b, dat naar verwachting in 2016 zal overgaan naar de realisatiefase. Voor de overige deelprojecten geldt dat de urgentie van realisatie lager is geworden doordat de groeiprognoses naar beneden zijn bijgesteld. Voor de deelprojecten wordt een prioriteitenlijst opgesteld aangezien de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek zal in 2016 worden gestart met het opstellen van een lange-termijnvisie.

Financiën Beschikbaar budget: € 217 mln. Hierin is niet opgenomen deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid (wordt gefinancierd door HbR). Artikel IF 13.03.02.

Politiek/bestuurlijk ProRail, Keyrail (tot 2016), HbR en het ministerie van IenM werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdams havengebied te laten aansluiten bij het (groeiende) vervoersvolume.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase		●	●			
Opgave						
Oplossing		●				
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

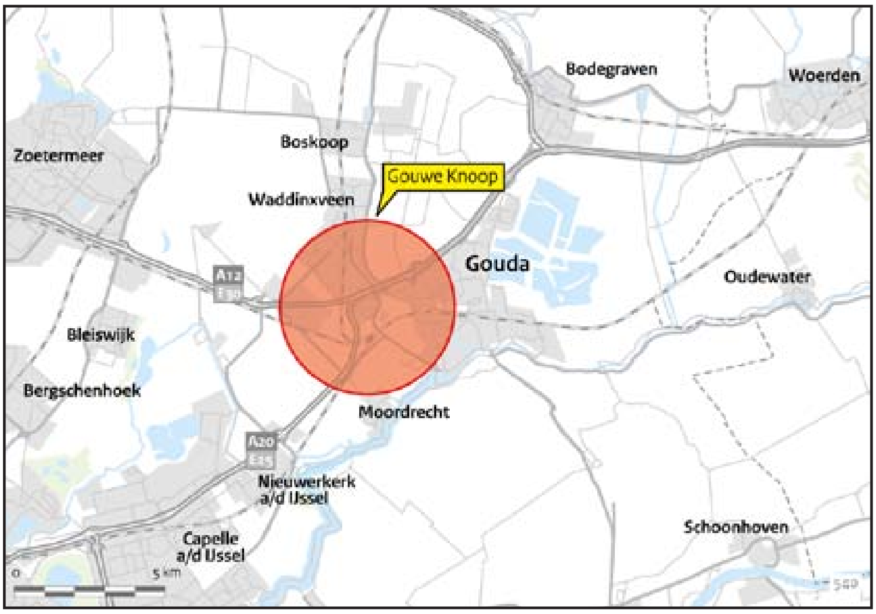
Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2013: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De doorstroming en veiligheid ter hoogte van het Gouweaquaduct (knooppunt Gouwe A12/A20) dient te worden verbeterd. Daarnaast wordt in het kader van het project 'Zuidplaspolder' het gebied westelijk van dit knooppunt integraal ontwikkeld.

Oplossing Het project bestaat uit 3 onderdelen:

1. het realiseren van een Parallelstructuur op niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe 2x2-wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet tussen het knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen ('OWN-Moordrechtboog');
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 ('Verlengde Veilingroute').

Medio 2014 is besloten om geen rijbaanscheiding toe te passen op de A12 ter hoogte van het Gouweaquaduct, daar dit de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

Planning
De planning is primair aan de regio.
2010: projectbesluit
2013: afgifte subsidiebeschikking
2013: start realisatie
2016: openstelling

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is € 112 mln (exclusief btw en overboeking in btw-compensatiefonds). Artikel IF 14.01.03. Op basis van verstrekte voorschotten aan de subsidieontvanger € 2 mln gestort in het btw-compensatiefonds.

Jaarlijks wordt een voorschot verstrekt aan de subsidieontvanger en een overboeking gemaakt naar het btw-compensatiefonds. Inmiddels is op basis van de verstrekte voorschotten aan de subsidieontvanger € 2 mln gestort in het btw-compensatiefonds.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) voorjaar 2008 is afgesproken een planuitwerking voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Het Rijk heeft in 2013 de subsidiebeschikking afgegeven.

Uitvoering De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De ruimtelijke ordeningsprocedures zijn afgerond. De uitvoering van het project is in februari 2014 gestart.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 17 en 35 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning				●	●	
Financiën	●	●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: op basis van bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zijn de bijdragen van de provincie Zuid-Holland en VenW verhoogd.

2012: er is een extra bijdrage van € 3,5 mln toegekend.

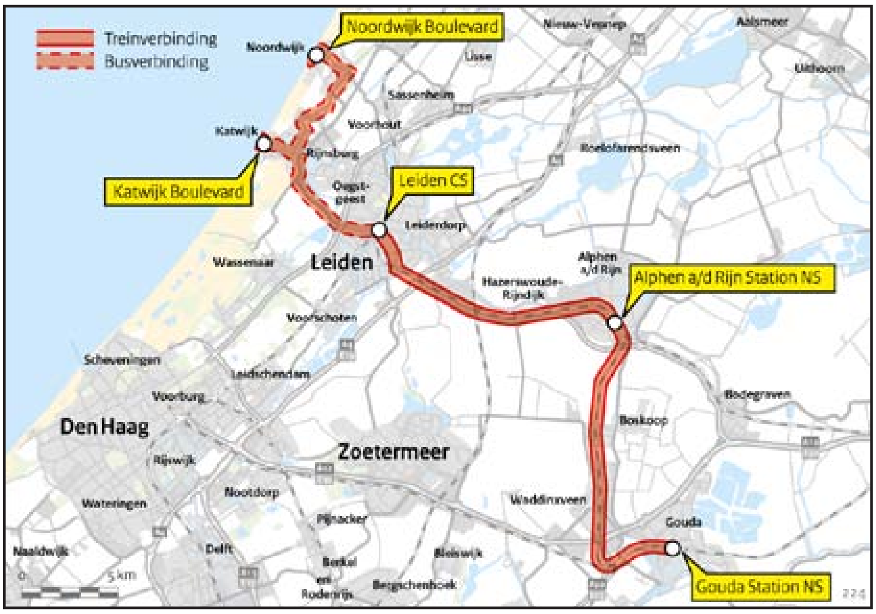
2013: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2014: moment van gunnen heeft meer tijd gekost, waardoor start realisatie is aangepast.

2015: de planning van de realisatie is vastgesteld.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in het gebied van de concessie Zuid-Holland Noord is onvoldoende, op het gebied van capaciteit en kwaliteit.

Oplossing Een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-Net Zuid-Holland Noord bestaande uit 2 treinverbindingen (Leiden Centraal-Utrecht Centraal en Alphen aan den Rijn-Gouda) en de HOVbuscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk.

Planning
2009: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Voor HOV-Net Zuid-Holland Noord is een rijksbijdrage van € 203 mln exclusief btw gereserveerd als onderdeel van het gebiedsbudget. Dit bedrag voor HOV-Net Zuid-Holland Noord is samengesteld uit de gereserveerde middelen van de Rijn-Gouwelijn Oost en West. De bijdrage maakt deel uit van het gebiedsbudget voor HOV-Net Zuid-Holland Noord en Rijnlandroute. Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het nieuwe college van Zuid-Holland in haar hoofdlijnen-akkoord gekozen voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Leiden Centraal, Alphen en Utrecht voor oost en een vertrambare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk). Verdere uitwerking van het hoofdlijnenakkoord heeft tot de voorgestelde oplossing geleid. De staatssecretaris heeft met deze oplossing ingestemd.

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt. De provincie en betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●			●		
Planning				●		
Financiën			●			
Pol./Best.	●	●		●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: VenW en de provincie hebben afgesproken dat de B&I kosten voor het spoor tussen Alphen en Leiden A4 door ProRail/VenW worden gedragen. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum; de provincie maakt een inpassingsplan.

2012: subsidieaanvraag in 2010 ingediend. Door de keuze van GS voor een HOV-Net moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt. De subsidieaanvraag kan pas opnieuw in behandeling worden genomen nadat er duidelijkheid is over de uitvoering van het HOV-Net.

2013: de subsidieaanvraag wordt opnieuw ingediend als de voorbereiding inclusief de bestuursovereenkomsten is afgerond.

2014: de projectbladen Rijn-Gouwelijn West en Rijn-Gouwelijn Oost zijn samengevoegd tot HOV-Net Zuid Holland Noord. Door de gewijzigde plannen is de uitvoering vertraagd.

2016: eind 2014 is de subsidiebeschikking afgegeven.

Randstadrail, fase 1

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Door ontwikkeling van aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen voor ruimtelijke ordening zal het bestaande openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied te ontsluiten.

Oplossing Er wordt een hoogwaardige lightrail-OV-verbinding tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met een fysieke koppeling aan de bestaande stedelijke railnetten gerealiseerd. Tussen Zoetermeer en Rotterdam (Rodenrijs) wordt een hoogwaardige busverbinding aangelegd.

Planning
Oplevering:
2006: randstadrail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, incl. koppeling Haagse tramnet.
2010: doorrijden Rotterdam Centraal in boortunnel.
2011: doorkoppeling aan Rotterdamse metronet.
2012: aanleg hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs (ZORO).
2016: aanlanding metro op Den Haag CS.

Financiën Taakstellend budget: € 894 mln (rijksbijdrage exclusief btw, inclusief voorbereidingskosten en aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn (HSE)). Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn er extra middelen gereserveerd.
Convenanten:
1. Procesovereenkomst tussen voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Stadsregio Rotterdam (SRR)/ Haaglanden.
2. In 2001 is de bestuursovereenkomst Randstadrail getekend.
3. In 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is een beheersovereenkomst getekend.
4. In 2006 is door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend. Hierin is onder andere een ondergrondse aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS opgenomen, waarvoor de minister van IenM een subsidie van € 38 mln vastgesteld heeft.
5. In 2010 is de Allonge bij de nadere overeenkomst Randstadrail gesloten, waarin voor de aanlanding van de Erasmuslijn op Den Haag CS is gekozen voor de +2 oplossing.
6. Door het vervallen van de Hoge Snelheidslijn (HSL) shuttle Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal wordt de vrijval van € 1,6 mln ingezet voor de aanlanding van de HSE.

Uitvoering De stadsregio Rotterdam en stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën					●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: aansluiting op Rotterdam Centraal gerealiseerd in 2010, doorkoppeling op metronet in 2011.

2013: doorkoppeling op Rotterdams metronet gerealiseerd in 2011, ZORO bus is in december 2012 in gebruik genomen. De aanlanding van RandstadRail op Den Haag Centraal op +2 niveau wordt in 2016 opgeleverd vanwege de afstemming met de aanpassingen van het spooremplacement en het sleutelproject Den Haag Centraal.

2015: het projectbudget is opgehoogd in verband met de prijsbijstelling voorgaande jaren (€ 3,7 mln) en de prijsbijstelling 2014 (€ 0,4 mln).

Rotterdamsebaan

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Oplossing De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (HWN) en de Neherkade in Den Haag (OWN). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg.

Planning De planning is primair aan de regio.
2013: subsidiebeschikking afgegeven
2013: start realisatie
2014: overeenstemming over vormgeving aansluiting Rotterdamsebaan bij Knooppunt Ypenburg
2019: openstelling

Financiën De rijksbijdrage bedraagt € 305 mln (inclusief btw). Artikel IF 14.01.03.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 heeft het Rijk in principe € 225 mln beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale partners reserveren ook € 225 mln. De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van de Rotterdamsebaan zijn in de planuitwerkingstabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het Rijk besproken en eind december 2008 zijn afspraken schriftelijk vastgelegd. In juni 2013 is voor de rijksbijdrage een subsidiebeschikking verleend. In 2014 is overeenstemming bereikt over de exacte vormgeving van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de verkeerskruising binnen knooppunt Ypenburg.

Uitvoering De gemeente Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Beiden staan garant voor de realisatie en de financiering van de Neherkade. De mijlpalen (ten behoeve van de uitkering van subsidievoorschotten) worden in 2015 vastgesteld, op basis van de uitvoeringsplanning.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 44 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing						
Planning		●			●	
Financiën			●			
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

2012: de planning is aangepast.

2013: de minister heeft het budget met € 70 mln verhoogd.

2014: de beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2015: de planning van de realisatie is vastgesteld.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Uit de in 2010 opgeleverde verkenning is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen (een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam). Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren is bij Bergambacht. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing De planuitwerking heeft uitgewezen dat er in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade acht overnachtingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het onderzoek richt zich op kades, steigers, toegangsweg en oeverwerken zijn opgenomen in een ontwerp-bestemmingsplan. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van aanleg van de haven, de resultaten hiervan zijn opgenomen in een milieu-effectrapport (MER). Het MER wordt samen met een ontwerp-bestemmingsplan gepubliceerd.

Planning
2015: projectbeslissing
2016: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 12 mln. Artikel IF 15.03.02.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning				●		●
Financiën					●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

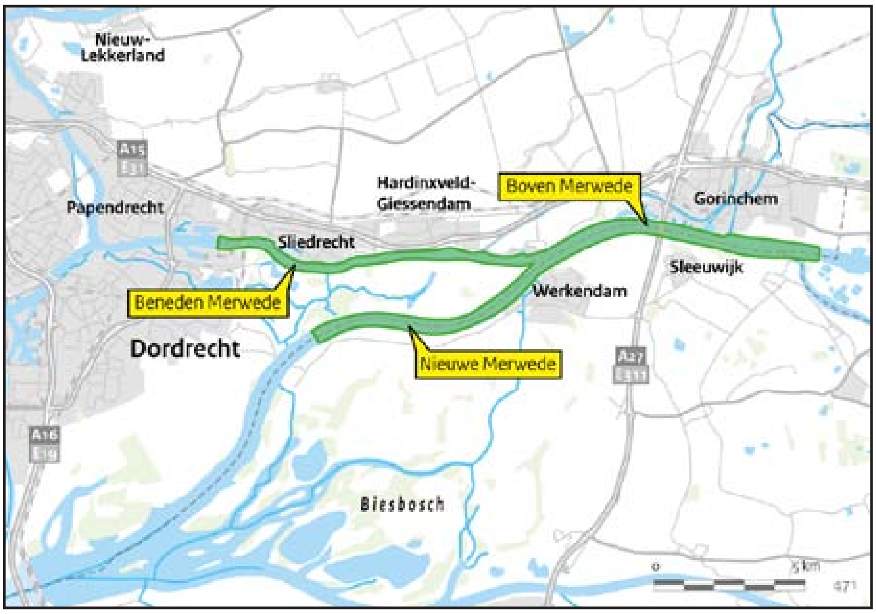
2014: de planning is vertraagd doordat voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplan-procedure langer duren dan voorzien.

2015: de kosten van dit project zijn gestegen door tegenvallers in bodem-aanpassingen, bodemvervuiling en noodzakelijke aanpassingen van de kade.

2016: zowel de start van de realisatie als de openstelling is vertraagd omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Door het beleid om ankerplaatsen op te heffen als ook door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten, ontstaat er een tekort aan overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot tevens de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het tevens om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Oplossing Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven is de scope gewijzigd in het zoeken naar een combinatie van enkele kleinere maatregelen. De bouwstenen voor een versoberde oplossing zijn:

- herinrichting van de bestaande vluchthaven van Gorinchem;
- het beter benutten van bestaande ligplaatsen van derden;
- het voorlopig handhaven van een deel van de (huidige) ankerplaatsen waar dat veilig kan.

Op basis van effectstudies zal tijdens de planuitwerkingsfase in overleg met de omgevingspartijen een voorkeursbeslissing worden voorbereid.

Planning

2016: voorkeursbeslissing
Na 2016: start realisatie
Na 2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 20 mln. Artikel IF 15.03.02.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing				•	•	
Planning				•		
Financiën		•				
Pol./Best.		•				

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen opgenomen voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 1,4 mln bovenwettelijke inpassing en € 2,5 mln omgevingsrecht.

2014: in 2012 heeft een herijking van de opgave plaatsgevonden. Dit, en de langere duur van de bestemmingsplanprocedure, hebben geleid tot een bijstelling van de planning.

2015: door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil



Opgave Ter hoogte van de splitsing van het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil is sprake van een complexe verkeerssituatie voor de scheepvaart met een verhoogd risico.

Oplossing In de planuitwerking zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Nul-plus-alternatief: uitvoering van maatregelen ter plaatse. De kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. Rijkswaterstaat heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd, als onderdeel van no-regret nautisch beheer;
2. Marifoon-alternatief: nul-plus-alternatief plus het verscherpt controleren en zo nodig handhaven van de uitluisterplicht door de schippers van de marifoon;
3. Verkeersbegeleiding: het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

Er is gekozen voor het marifoon-alternatief in combinatie met een driejarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. Uit het driejarig monitoringsprogramma volgde dat er op dit moment, gezien de huidige omvang van de scheepvaart, geen noodzaak bestaat om radardekking ter plaatse te realiseren. Wel wordt in een vervolgonderzoek bekeken of andere maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld verkeersmanagement en calamiteitenbestrijding kunnen bijdragen aan een blijvend hoog veiligheidsniveau, ook bij groeiende scheepvaart.

Planning

2010: projectbesluit
2011: start uitvoering monitoring
2014: oplevering resultaten monitoring en advies vervolgstappen
2015: start en opleveren vervolgonderzoek
2025-2027: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 10 mln. Artikel IF 15.03.02.

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●					
Planning		●		●		
Financiën		●				
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: projectbesluit met keuze voor marifoon-alternatief in combinatie met monitoring is in 2010 genomen.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln). Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt eventuele uitvoering van dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023.

2014: bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Groot project
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte voor de groei van intercontinentale handelsstromen en daarmee de havenactiviteiten is een cruciale factor. Zonder aanleg van een nieuw haventerrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook de economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

Oplossing Door het kabinet is een besluit (2006) genomen met betrekking tot de ruimtelijke reservering/realisatie van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. Binnen PMR zal tevens uitvoering worden gegeven aan het project waarbij het Breeddiep wordt verbreed van 75 naar 350 meter. De doelstelling wordt door de volgende deelprojecten gerealiseerd:

1. Landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
2. 750 ha natuur- en recreatiegebied;
3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering ruimtegebruik.

Planning
2013: eerste fase landaanwinning gereed
2016: de verbreding van het Breeddiep eind 2016 gereed
2021: BRG en 750 ha gereed
2040: terreinen Maasvlakte 2 volledig uitgegeven.

Financiën Bijdrage IenM € 1.194 mln, waarvan € 1.155 mln op artikel IF 17.06 en € 39 mln voor BRG op artikel HXII 13.03. Andere rijksbijdrage € 103 mln.

Politiek/bestuurlijk Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het Bestuursakkoord (2004) en Uitwerkingsovereenkomsten (2005).

Uitvoering De verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering is bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf, provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam). Binnen het Rijk dragen de ministeries van IenM, EZ en Financiën verantwoordelijkheid voor projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning						
Financiën		•				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de verdeling tussen 'bijdrage IenM' en 'rijksbijdrage' is aangepast ten gevolge van de samenvoeging van de voormalige ministeries VenW en VROM. Daarnaast is door het opheffen van het FES ten gevolge van het Regeerakkoord van 2010 de post 'onvoorzien' verlaagd met € 43,5 mln (prijspeil 2010).

2016: verbreding Breeddiep is toegevoegd aan project.

Bijdrage Container Transferium Alblasserdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Multi- en intermodaal vervoer
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Om de bereikbaarheid en duurzaamheid van de Mainport Rotterdam te verbeteren is een privaat consortium onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam voornemens om een Container Transferium te ontwikkelen. Hiermee zal een concurrerend innovatief binnenvaartalternatief voor een deel van het havengerelateerde wegvervoer, dat nu nog gebruik maakt van de A15, worden gecreëerd. Haalbaarheidsstudies hebben uitgewezen dat er slechts één locatie voldoet om dit Container Transferium-concept privaat te kunnen ontwikkelen, te weten polder Nieuwland te Alblasserdam. Het Container Transferium zal aan een relatief smal gedeelte van de hoofdtransportas (de rivier ‘De Noord’) worden ontwikkeld die tevens onderdeel uitmaakt van de belangrijkste Europese binnenvaartcorridor Rijn/Maas-Main-Donau. Er dienen derhalve extra investeringen voor het Container Transferium te worden gemaakt welke noodzakelijk zijn vanwege de eisen die de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) op het gebied van vlotheid en veiligheid heeft gesteld zodat de betrouwbaarheid van deze corridor kan worden gegarandeerd. Indien deze additionele kosten volledig voor rekening komen van de private initiatiefnemers, dan worden de overslagtarieven te hoog om te kunnen concurreren met de tarieven van het wegvervoer. Het project kan dan geen doorgang vinden.

Oplossing Om de private bereidheid voor de ontwikkeling van het Container Transferium te behouden en vanwege het unieke karakter van het Container Transferium-concept hebben het ministerie van IenM en de provincie Zuid-Holland zich voor dit specifieke project bereid verklaard om (een deel van) de extra investeringen te financieren.

Planning
2010/2011: start uitvoering
2015: openstelling

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 3 mln. Artikel IF 18.03. Bijdrage provincie Zuid-Holland: € 1 mln..

Uitvoering De planning en oplevering van het Container Transferium is een verantwoordelijkheid van de private initiatiefnemers. In 2012 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën				●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2013: de oplevering is enigszins vertraagd door private aanscherping van de business case.

2014: als gevolg van een aangepaste terminal lay-out zijn de taakstellende bijdragen van Rijk en provincie Zuid-Holland gereduceerd.

2015: door de uitkomst van de gunning zijn de taakstellende bijdragen van Rijk en provincie Zuid-Holland verlaagd. Openstelling enigszins vertraagd naar begin 2015 als gevolg van zorgvuldige inregeling terminal.



Zuidwest-Nederland

Zuidwestelijke Delta

Visie
Hoofdopgaven
Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
Kaarten
Infographic
Project- en programmabladen

Visie

De regio Zuidwestelijke Delta beslaat de gehele provincie Zeeland. De opgaven in het kader van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook bij deze regio betrokken. Vanuit de duurzaamheidsdriehoek (people, planet, profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische aantrekkingskracht). De centrale ambitie is om de economische potenties van Zeeland verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat. Bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven zal worden gewerkt vanuit het duurzaamheidsprincipe: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie. Deze werkwijze en het samenwerken tussen Rijk en regio in het kader van het Uitvoerings- en Deltaprogramma passen geheel in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige Delta

Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering: het in duurzame balans met economie en ecologie garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van duurzaam zoetwater. In de topsector Water staan water- en deltatechnologie voorop: getijdenenergie, multifunctionele dijken en innovaties in zandsuppleties als showcase voor de rest van de wereld.

Havengerelateerde economie en Logistieke Delta

Voor de economie van Zeeland vormt de havengerelateerde economie een zeer belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector en daarmee de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal te laten renderen. Het gaat hier over de ontwikkeling van (watergebonden) bedrijvigheid, op- en overslag van goederen en logistiek en grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen). De sectoren zijn tevens belangrijk voor de werkgelegenheid en indirect voor het draagvlak voor voorzieningen en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. In een aantal sluizencomplexen in de delta tekenen zich capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af. De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord, versterken dit

Zuidwestelijke Delta

proces. Het Rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken rond het verder ontwikkelen van de Logistieke Delta, conform de visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta. Dit als afsluiting van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR, vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040). Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterlandverbindingen hoort daarbij.

Energie
Bij de topsector Energie speelt Zeeland mee als het gaat om energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en het transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zijn voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie aangewezen en zal het hoofdenergienetwerk (380KV) tussen Borssele en Midden-Brabant compleet en robuust gemaakt worden.

Duurzame verstedelijking
In het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) wordt concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen nagestreefd. Zowel ten aanzien van woon- als werklocaties wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd en wordt herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet nadrukkelijk een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen, zowel in de vorm van (omgaan met) plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs). Nagedacht moet worden over hoe een robuuste ruimtelijke structuur kan ontstaan. Naast woningbouw en -kwaliteit, werklocaties en voorzieningen betreft het ook de grensoverschrijdende samenhang.

Natuur en landschap
Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden, is een opgave in de MIRT-agenda. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies het natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities. Het Rijk is als beheerder wel verantwoordelijk voor het beheer van de Deltawateren, de Voordelta en de Vlakte van Raan.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Deltawateren & Kust
Dankzij de Deltawerken is de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta sterk verbeterd. De schaduwkant van de aanleg van stormvloedkeringen en dammen is dat de getijdendynamiek en natuurlijke zoet-zoutovergangen grotendeels zijn weggevallen. De water- en natuurkwaliteit zijn daardoor verslechterd. Dit remt ook de economische ontwikkeling van het gebied. De centrale opgave voor de Zuidwestelijke Delta is daarom het duurzaam herstel van het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Het perspectief van integrale gebiedsontwikkeling staat voorop, waarbij een betere verbinding wordt gelegd tussen water en ruimtelijke ordening.

Volgens de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma blijft het huidige stelsel van dijken en waterkeringen ook in de toekomst de basis voor waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta. Voor het vergroten van de waterveiligheid in de Rijn-Maasdelta is het niet nodig om rivierwater in de Grevelingen te bergen. Voor de Oosterschelde wordt de huidige veiligheidsstrategie geoptimaliseerd: (innovatief) versterken en beheren van dijken, samen met het structureel aanpakken van de zandhonger en een aangepast beheer van de Oosterscheldekering.
Voor de Westerschelde kiest het Rijk eveneens voor het optimaliseren van de huidige veiligheidsstrategie: het (innovatief) versterken en beheren van dijken, samen met het verder optimaliseren van de huidige bagger- en stortstrategie om de platen en vooroevers van de dijken mee te laten stijgen met de zeespiegel, en het stopzetten van de zandwinning. Deze strategie draagt ook bij aan de versterking van de natuurkwaliteit.

In de rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (RGV) wordt de wenselijkheid en haalbaarheid van het terugbrengen van beperkt getij in de Grevelingen en een zout Volkerak-Zoommeer beschreven. Het kabinet stemde op 10 oktober 2014 in met de ontwerp-RGV. Het ontwikkelperspectief van de ontwerp-RGV gaat uit van:
- Het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen via een doorlaat in de Brouwersdam. Hiermee wordt de Grevelingen verbonden met de Noordzee. Tevens wordt zo ruimte geboden aan private partijen voor de opwekking van duurzame getijdenenergie.
- Het terugbrengen van beperkt getij op het Volkerak-Zoommeer via een doorlaat in de Philipsdam. Op deze wijze wordt het Volkerak-Zoommeer verbonden met de Oosterschelde. Hierdoor wordt het nu zoete Volkerak-Zoommeer weer zout.

Verdere uitwerking van de financiering van de benodigde maatregelen is nodig om de rijksstructuurvisie definitief te kunnen vaststellen. De betrokken overheden hebben hiertoe in maart 2015 een (eerste) bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer getekend. Besluitvorming wordt in 2016 verwacht.

De Ooster- en Westerschelde kennen opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000), plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen aan het Nationale Park Oosterschelde.

Voor de Westerschelde geldt eveneens een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart. Samen met het Vlaams Gewest is voor het Schelde-estuarium, waar de Westerschelde deel van uitmaakt, een 'Agenda voor de Toekomst' ontwikkeld. Deze agenda richt zich in eerste

instantie op de ontwikkeling van een gezamenlijk kennis- en onderzoeksprogramma. Een uitdaging vormt de demping van de getijslag. Deze is toegenomen door menselijke ingrepen zoals inpoldering, zandwinning en vaargeulverruiming en kan (op lange termijn) een bedreiging vormen voor de veiligheid en natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. Het onderzoeksprogramma zal onder meer de effectiviteit bezien van grootschalig sedimentbeheer in het mondingsgebied (bv. In de vorm van de aanleg of uitbreiding van zandplaten), inclusief de mogelijkheid van pilots, op het dempen van de getijslag in het Schelde-estuarium.

Bij de sluizencomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met dreigende belemmeringen voor de binnenvaart vanwege capaciteit. Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma werkt aan een langetermijnvisie (Nationale Visie Kust) over hoe de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Het strand en de duinen zijn in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen.

Om het veiligheidsniveau op orde te houden is er voor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume nodig. Hierbij is ook aandacht voor de economische kant van de kustzone. Een voldoende breed strand, kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie en mogelijkheden voor seizoensverlenging zijn belangrijk voor de Zeeuwse Kust.

Sloegebied & Kanaalzone

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen (Sloegebied) zijn zeehavens van nationaal belang en vormen samen de derde zeehaven van Nederland. Goede toegang vanuit zee, vaarweg en land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht, vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.

Centraal staat verder de bereikbaarheid voor de binnenvaart en aansluiting op het Trans-European TransportNetwork (TEN-T). De investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine-Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Binnen de havengebieden liggen kansen voor logistiek, chemie (biobased economy), water en energie. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het topsectorenbeleid. In de topsector Chemie liggen kansen voor het samen met West-Brabant uitbouwen van de biobased economy, het verder verduurzamen van het productieproces en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten. Naast optimale multimodale achterlandverbindingen (N62/A58, buisleidingen, spoor en binnenvaart) zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en containerisatie de opgaven voor en ambities van het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest-)producten (biopark Terneuzen). In het kader van een optimale achterlandverbinding zijn twee goede binnenvaartroutes van essentieel belang voor de ontwikkeling van de Logistieke Delta; ten eerste de route via de Rijn-Scheldeverbinding naar Antwerpen en ten tweede de Midden- Zeelandroute (onderdeel van de Europese as Rotterdam-Parijs) via de Krammersluizen en Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen- Parijs. De Volkeraksluizen maken deel uit van beide verbindingen. Op basis van de MIRT Verkenning capaciteit Volkeraksluizen is besloten op korte termijn quick wins uit te voeren, de wachttijden te monitoren en op langere termijn de sluizen uit te breiden met een extra sluiskolk voor de beroepsvaart.

Zie voor gebiedsagenda + kaarten Zeeland:

- Gebiedsagenda
- Kaarten

Opgaven Zuidwestelijke Delta

Algemeen

Gebieden met een concentratie van nationale belangen

Economie

Topsectoren

Water

Zeehaven van nationale betekenis

Regionaal

Agro & Food

Chemie

Buiten landsgrens

Belangrijke zeehaven

Verstedelijking

Extensivering

Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet

Nieuwe verbinding hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Nieuwe spoorverbinding (indicatief)

Hoofdvaarwegennet

Opgave sluis

Regionaal

(Belangrijke) regionale weg

Opgave (belangrijke) regionale weg

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Natura 2000 - water

Nationaal Park

Regionaal

Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

Primaire kering - voldoet niet

Primaire kering - nader onderzoek

Primaire kering - voldoet

Piekafvoer / Afwatering

Afvoerverdeling

Afvoercapaciteit Haringvlietsluizen

Zandsuppletie

Zeespiegelstijging

Zandhonger

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

Watergerelateerde gebieds- ontwikkeling / project

Peilbeheer / Waterbuffers

Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk

Energie

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW

(Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale

Windenergie

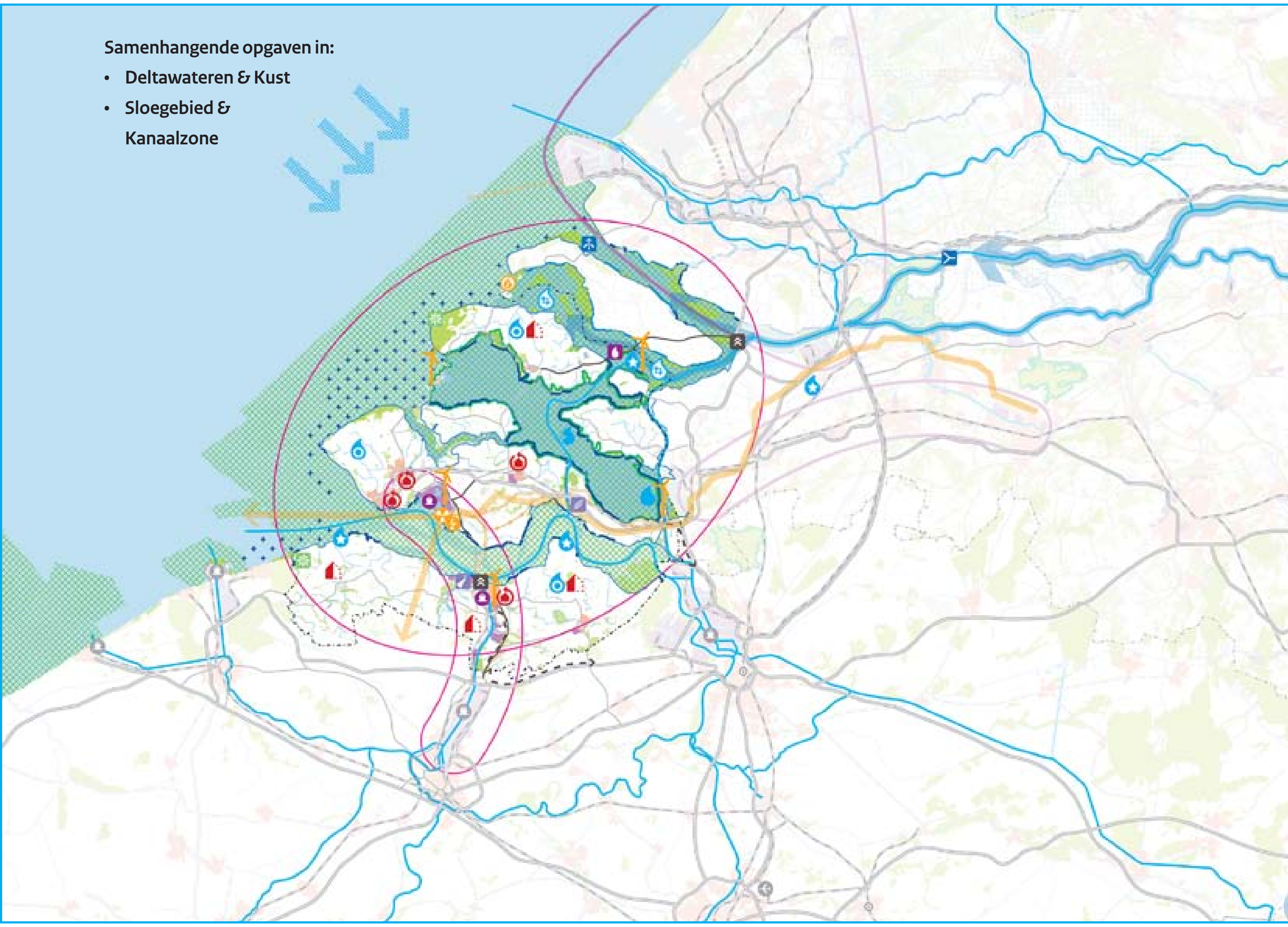
Energie uit water / Getijdenenergie

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

Buisleidingenstrook

Opgaven Zuidwestelijke Delta



MIRT ONDERZOEK

1. Optimale lange termijn veiligheidsstrategie Oosterschelde

VERKENNING

2. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

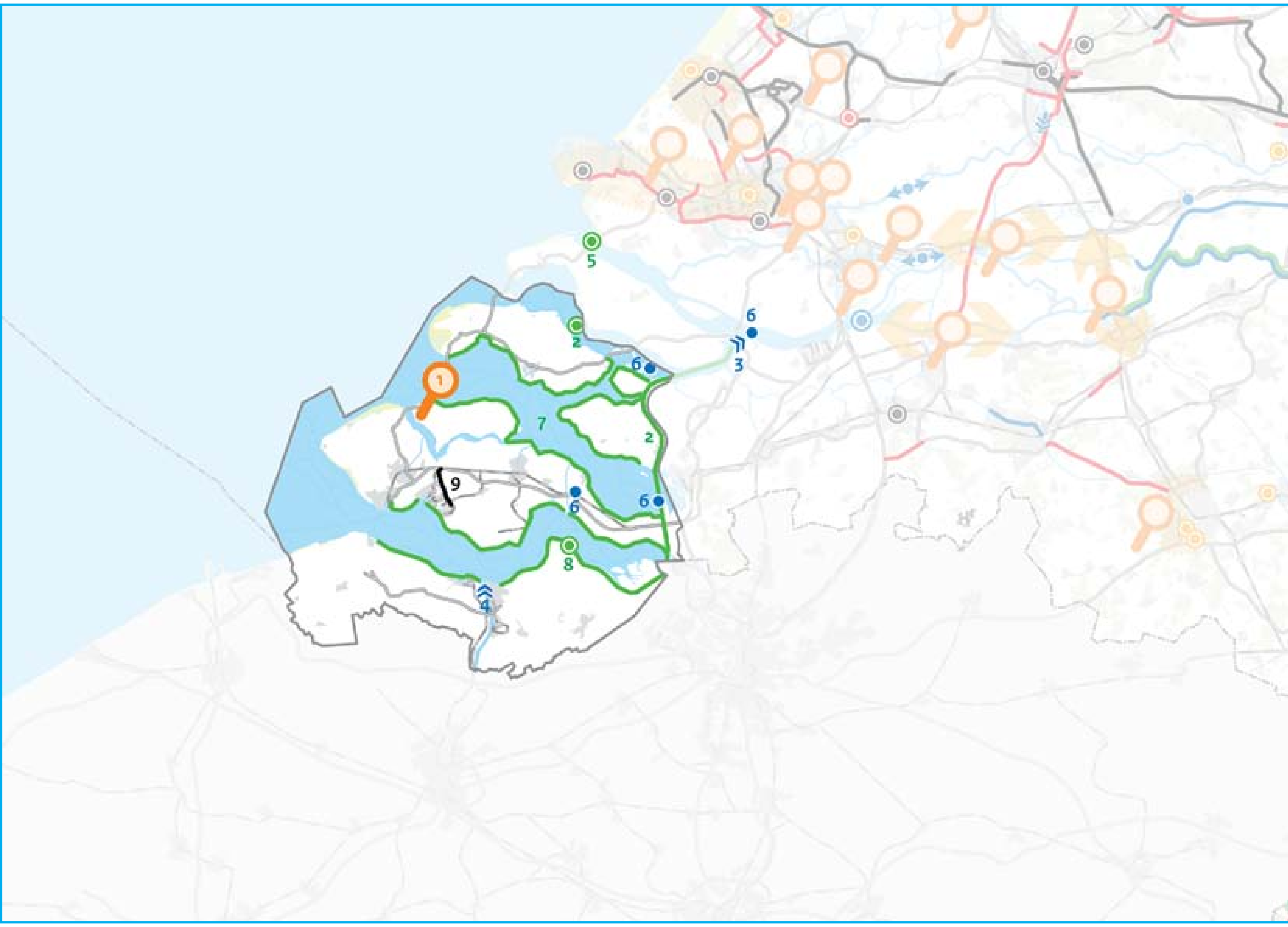
PLANUITWERKING

3. Capaciteit Volkeraksluizen
4. Nieuwe sluis Terneuzen

REALISATIE

5. Besluit beheer Haringvlietsluizen
6. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
7. Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
8. Natuurcompensatieproject Perkpolder
9. Sloelijn + geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Projecten Zuidwestelijke Delta



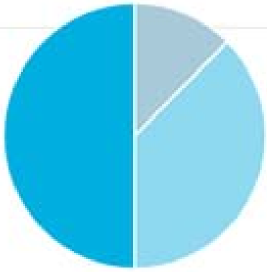
Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Integrale ontwikkelingen
- Water



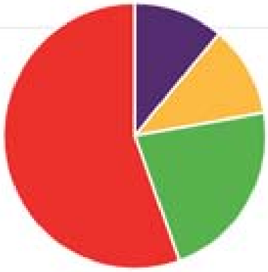
Infographic Zuidwestelijke Delta

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



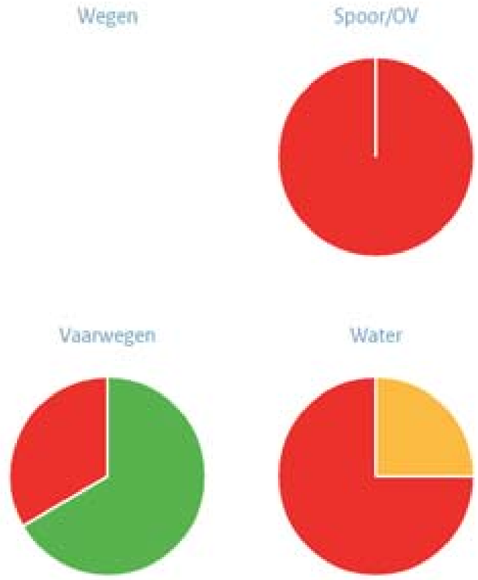
Wegen	●	0
Spoor/OV	●	1
Vaarwegen	●	3
Water	●	4

Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



Onderzoek	●	1
Verkenning	●	1
Planuitwerking	●	2
Realisatie	●	5

Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**



	Onderzoek ●	Verkenning ●	Planuitwerking ●	Realisatie ●
● Wegen	0	0	0	0
● Spoor/OV	0	0	0	1
● Vaarwegen	0	0	2	1
● Water	0	1	0	3

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

9

Totaal aantal projecten

Optimale lange termijn veiligheidsstrategie voor de Oosterschelde

Gebied Zuidwestelijke Delta
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel De klimaatverandering en de zandhonger die is ontstaan sinds de aanleg van de Oosterscheldekering, vragen om maatwerk in het toekomstig beheer van de Oosterschelde. In dat kader wordt conform de Deltabeslissingen van het kabinet het MIRT Onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde (IVO) uitgevoerd. Dat onderzoek richt zich op een klimaatbestendige aanpak van de waterveiligheidsopgave voor de Oosterschelde, vanuit een optimale combinatie van een aangepast beheer van de Oosterscheldekering, (innovatieve) dijkversterkingen en zandsuppleties op intergetijdengebieden.

De inzet is om de veiligheidsopgave te verbinden met de opgaven die voortvloeien uit de andere (gebruiks)functies van de Oosterschelde. Dat sluit aan bij de strategie van het Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta voor een duurzaam herstel van de balans tussen de belangen van een veilige, een economisch vitale en een ecologisch veerkrachtige delta. Het perspectief van integrale gebiedsontwikkeling staat daarbij voorop, met een betere verbinding tussen water en ruimtelijke ordening.

Planning Het MIRT Onderzoek IVO wordt uitgevoerd in de periode 2015-2016.

Betrokkenen Het MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met Provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen.

Projecthistorie

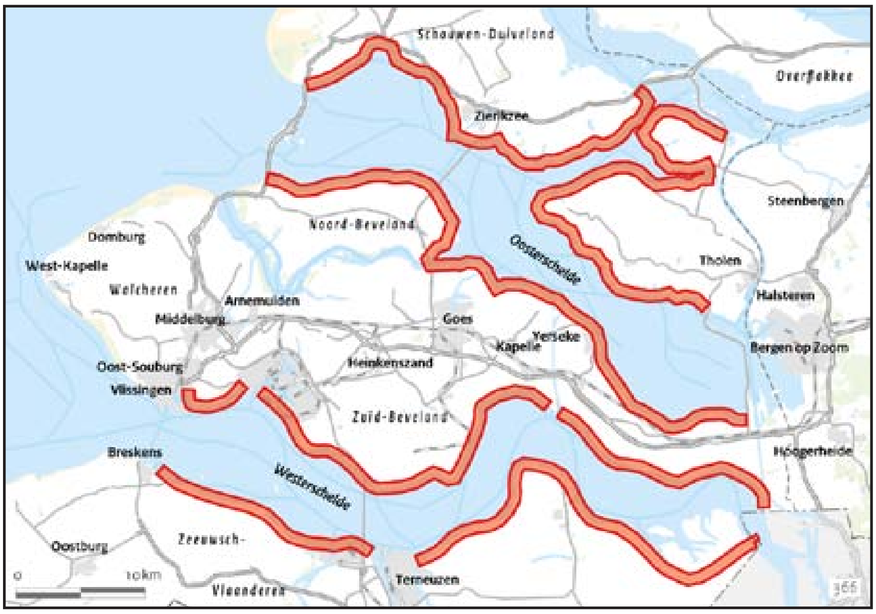
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In 1992 is door het Rijk met de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst afgesloten waarin het Rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oever-erosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige loopt tot januari 2022. De toenmalige staatssecretaris van VenW heeft in 2001 aangegeven dat het Rijk ook de kosten draagt voor bestrijding van de oevererosie langs de Oosterschelde. Deze zeearm is daarmee onderdeel van de (rijks) kustlijnzorg. In 2005 en 2010 werd door de Zeeuwse waterschappen geconstateerd dat een deel van de vooroevers in de Ooster- en Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor bestortingswerken ingediend. Bij een inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijkbekledingen langs de Ooster- en Westerschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor bestortingswerken in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters wordt aangepakt. Wat betreft de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart met verbetering van de meest onveilige gedeelten. Er is begonnen langs de Westerschelde, waarbij gaande het project meer inzicht is verkregen in de problematiek. Een nadere inventarisatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de waterkering. Er wordt in totaal circa 321 km steenbekleding hersteld, waarvan 140 km langs de Westerschelde en 181 km langs de Oosterschelde.

Planning
2015: oplevering steenbekledingen
2018: oplevering vooroeververdedigingen (steenbestortingen)

Financiën Taakstellend budget : € 814 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder 'Dijkversterking en Herstel steenbekleding', artikel DF 1.02.02. Dit is inclusief € 69,9 mln voor steenbestortingen.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken is vastgesteld volgens de Integrale Beoordeling Oosterschelde (IBOS). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën	●	●		●		●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: projectraming is neerwaarts bijgesteld op basis van gerealiseerde en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -73 mln).

2012: het taakstellend budget is met € 48 mln verlaagd als gevolg van een aanbestedingsmeevaller en met € 3 mln verhoogd voor de uitvoering van de pilot Veiligheidsbuffer Oesterdam.
De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 43 mln).

2014: het budget is bijgesteld vanwege diverse ontvangsten (€ 4 mln) en afbouw van risicoreservering (- € 65 mln).

2016: het taakstellend budget voor de steenbekledingen is verlaagd met € 40 mln vanwege afbouw risicoreservering en aanbestedingsmeevaller . De start van het laatste cluster van de werkzaamheden van de vooroeververdedigingen (steenbestortingen) is twee jaar vertraagd in afwachting van een uitspraak van de Raad van State, dit heeft gevolgen voor de oplevering.

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave Door de uitvoering van de Deltawerken zijn Volkerak-Zoommeer en Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zoutovergangen en getijdendynamiek zijn weggevallen. Hierdoor is de water- en natuurkwaliteit verslechterd en worden de potenties voor de landbouw- en schelpdiersector en voor recreatie en toerisme onvoldoende benut. De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie.

Oplossing Tot in 2012 werd over de beide bekkens afzonderlijke besluitvorming voorbereid door middel van de projecten 'Verkenning Grevelingen' en 'Planuitwerking Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer'. Met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de betrokken stakeholders is in 2012 afgesproken om de projecten te combineren in een rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Onder regie van de betrokken provincies is in 2013 het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart. Onderdeel van dit programma is het uitwerken van (innovatieve) financiële arrangementen voor projecten die inspelen op de ambitie van de regio van beperkt getij terug op Grevelingen via een doorlaat (met mogelijk een getijdencentrale) in de Brouwersdam en een weer zout Volkerak-Zoommeer via een doorlaat in de Philipsdam. In 2014 is de rijksstructuurvisie in ontwerp uitgebracht, waarin een ontwikkelperspectief is geschetst voor het terugbrengen van getij op de Grevelingen en het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer. In maart 2015 is door Rijk met regionale partijen de bestuursovereenkomst "Ontwikkeling Grevelingen Volkerak-Zoommeer" ondertekend waarin afspraken zijn gemaakt hoe gezamenlijk in de komende periode naar financiële dekking wordt gezocht voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

Planning Planning is dat er in 2016 duidelijkheid is over de financiële dekking van de maatregelen uit de ontwerp-rijksstructuurvisie. Bij een positieve uitkomst kan de rijksstructuurvisie worden vastgesteld en kan de planuitwerkingsfase worden gestart.

Financiën Artikel DF 1.02.01

Betrokkenen De rijksstructuurvisie wordt opgesteld door IenM, in samenwerking met EZ en het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta (provincies, waterschappen en gemeenten) met betrokkenheid van stakeholders, zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2016: vaststelling rijksstructuurvisie 2 jaar uitgesteld in afwachting van financiële dekking.

Natuurcompensatie-project Perkpolder

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM en EZ
Fase Realisatie



Opgave Het project Perkpolder kent een tweeledige natuuropgave in de zin dat dit project onderdeel uitmaakt van het:

- natuurcompensatieprogramma voor de tweede verruiming van de vaargeul in de Westerschelde;
- natuurherstelprogramma van het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium om te komen tot een duurzame balans tussen de pijlers Veiligheid, Toegankelijkheid en Natuurlijkheid van het Schelde-estuarium.

Oplossing Het projectresultaat bestaat uit een nieuw buitendijks natuurgebied. Dit wordt gerealiseerd door de zeedijken te verleggen en aan te passen. Het nieuwe, buitendijkse natuurgebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Perkpolder. In het plangebied (in totaal 200 ha) worden, naast natuur, ook de functies wonen en recreatie ontwikkeld. Daarbij worden innovaties geïmplementeerd die zijn ontwikkeld in het Europese project ComCoast: het combineren van initiatieven voor de lange termijn waterveiligheid van het gebied met meervoudig ruimtegebruik en de duurzame ontwikkeling van functies als wonen, ondernemen en recreëren.

Planning
2013: start realisatie
2015: oplevering

Financiën Voor dit project is in totaal circa € 31 mln gereserveerd. Artikel DF 7.02.01 en artikel XII 12.01.03. De bijdrage van het ministerie EZ aan de provincie Zeeland is maximaal € 12 mln en heeft betrekking op de uitvoering van het Natuurpakket Westerschelde.

Politiek/bestuurlijk Het natuurcompensatie-project Perkpolder is vastgelegd in verdragen met het Vlaams Gewest en in convenanten tussen Rijk en regio.

Uitvoering De voormalige Dienst Landelijk Gebied (DLG) heeft, onder regie van Rijkswaterstaat, een aantal jaar de verant-woordelijkheid voor de realisatie gehad. In december 2012 is de uitvoering van het werk binnen het budget gegund aan een aannemer. In verband met de opheffing van DLG, is per 1 januari 2015 de realisatie van het project overgegaan van DLG naar Rijkswaterstaat.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●		●	●
Financiën		●	●	●		
Pol./Best.		●				

Toelichting op de wijzigingen

2012: oplevering is vanwege de ingeschatte extra benodigde zettingstijd voor de ondergrond van zeedijken en een vertraging in de uitspraak van de Raad van State ten aanzien van het bestemmingsplan Perkpolder verschoven naar 2015. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 0,47 mln).

2013: in juni 2011 is het bestemmingsplan Perkpolder onherroepelijk geworden met een positieve uitspraak door de Raad van State. De bijdrage van het ministerie van IenM is verhoogd met € 2 mln. De bijdrage van het ministerie van EZ aan de provincie Zeeland is binnen het financiële kader van het totale natuurpakket Westerschelde verhoogd van € 12 mln naar (maximaal) € 15 mln.

2014: in 2013 is het budget aangepast. De bijdrage van EZ wordt verlaagd tot maximaal € 12 mln. De bijdrage van het ministerie van I en M wordt met € 2 mln verminderd.

2015: de oplevering vindt in december 2014 plaats.

2016: vanwege overdracht van DLG naar RWS is de oplevering een half jaar vertraagd.

Besluit beheer Haringvlietsluizen

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Zoetwater
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdween het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvissen zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van Rijn en Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt omdat de sluizen alleen bij eb open gaan wanneer er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvissen de stroomgebieden van de Rijn en Maas wel bereiken. Door het Kierbesluit wordt alleen het westelijke deel van de Haringvliet zout. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf moeten naar het oosten worden verplaatst, zodat het gebruik van zoetwater uit het Haringvliet niet verandert. Bij een lage afvoer van de rivier (minder dan 1500 m3/s) gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. Een deel van het zoetwater-tracé op Voorne- Putten wordt door de provincie Zuid-Holland gerealiseerd in het natuurontwikkelingsproject Beningerwaard. De aanvoer van zoetwater naar het agrarisch gebied verdubbelt, waarmee een robuuste situatie ontstaat. Er is voor Goeree-Overflakkee besloten tot een variant waarbij het waterschap een kanaal en Evides een afzonderlijke pijp aanlegt. Hierbij wordt tevens een gescheiden aan- en afvoer gerealiseerd, hetgeen voor zoetwater en ecologie robuuster en efficiënter is. Hiermee wordt een zelfde niveau van wateraanvoer als op Voorne- Putten gerealiseerd.

Planning
2013: principebesluit
2014: ondertekening realisatieovereenkomsten
2015: start realisatie
2018: effectuering van het Kierbesluit

Financiën Voor dit project is vanuit het Rijk in totaal circa € 76 mln. Artikel DF 2.02.02. Het waterschap Hollandse Delta is bereid om € 1,2 mln bij te dragen aan uitvoering van maatregelen op Voorne- Putten. Voor de maatregelen op Goeree- Overflakkee zijn het waterschap en Evides Waterbedrijf bereid om respectievelijk € 1,58 mln en € 1,5 mln bij te dragen.

Politiek/bestuurlijk Gemeenten verlenen medewerking aan de benodigde bestemmingsplanprocedures.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				●		
Pol./Best.						

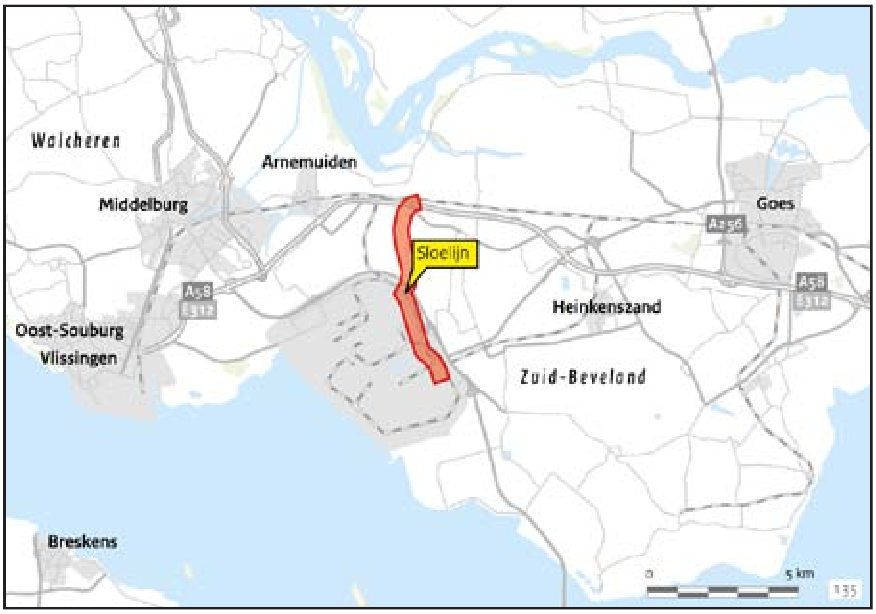
Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Overheveling van € 41,4 mln van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het niet geëlektrificeerd zijn van de huidige Sloelijn levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moeten daarom van locomotief wisselen in Roosendaal en gaan verder met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederenemplacement in is Roosendaal groot, omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert. . Bovendien valt de contour over bestaande functies en gebieden die Roosendaal graag wil ontwikkelen, heen. Het huidige tracé voldoet verder niet aan de huidige milieueisen (geluid en stankoverlast).

Oplossing Er is een nieuwe Sloelijn uitgevoerd, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Tevens worden er (aanvullende) inpassingmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen-Roosendaal (Zeeuwse lijn) getroffen.

Planning
2004: Tracébesluit
2004: start realisatie
2008: in gebruik
2008: oplevering Sloelijn niet geëlektrificeerd
2009: elektrificatie Sloelijn
2010: nieuw besluit geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
2013: start realisatie aanvullende geluidsmaatregelen
2017: oplevering geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Financiën Taakstellend budget: € 27 mln. Dit is alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald. Artikel IF 13.03.02.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig Verkeer en Waterstaat.

Uitvoering De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructcontract (D&C-contract) op de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereed gekomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn is deels uitgevoerd en deels in voorbereiding. Er ligt nu een onherroepelijk besluit voor de saneringsmaatregelen op de Zeeuwse lijn. Engineering en voorbereidende werkzaamheden van de maatregelen incl. traject Goes zijn gestart. Daadwerkelijke uitvoering en buitendienststellingen starten in 2015 en zullen in 2017 gereed zijn.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●	●	●		
Financiën		●		●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: aangepaste geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn zijn op verzoek van de Raad van State opnieuw beoordeeld en berekend. Uitvoeringsperiode deelproject is verlengd.

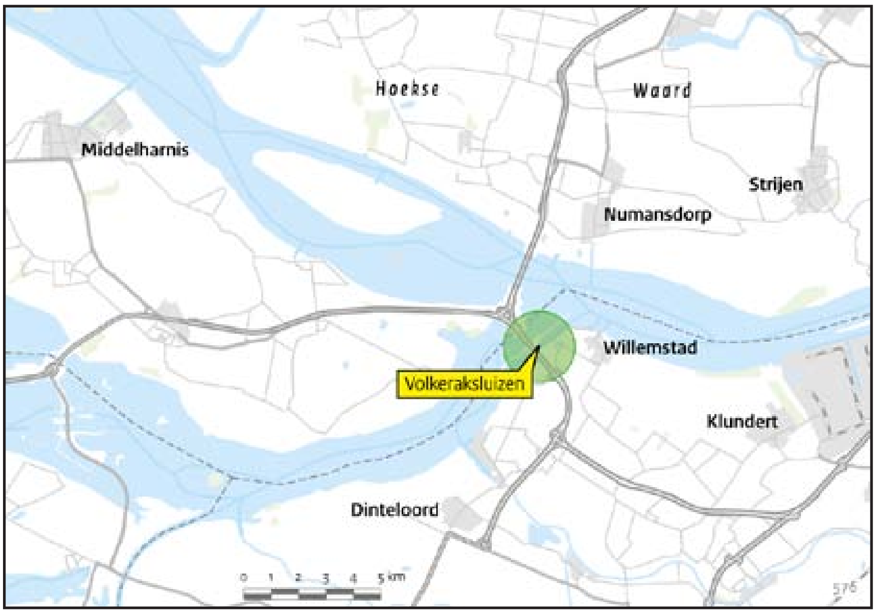
2012: Sloelijn opgeleverd, gerealiseerde uitgaven uit projectbudget gehaald. Nieuw Besluit geluidsmaatregelen ligt ter inzage en aanvullende werkzaamheden worden na behandeling van zienswijzen gestart.

2013: behandeling zienswijzen nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. Gemeente Goes heeft oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidsmaatregelen in Goes zal in 2013 worden gestart. De complexheid m.b.t. de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.

Capaciteit Volkeraksluizen

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluizencomplex van Europa. Ze zijn de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing In april 2013 heeft de minister van IenM een voorkeursbeslissing genomen, bestaande uit:

- Quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen. Voorjaar 2013 is de planuitwerking van de quick wins gestart;
- Monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden;
- Een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2020 en 2030).

Planning

2016-2017: openstelling (quick wins)
2024-2026: openstelling vierde sluiskolk, afhankelijk van de ontwikkeling van de wachttijden

Financiën Taakstellend budget: € 155 mln (quick wins € 3 mln, artikel IF 15.03.01 en vierde sluiskolk € 152 mln, artikel IF 15.03.02).

Politiek/bestuurlijk Bij de planuitwerking van de quick wins zal de nautische sector betrokken worden, waaronder Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam. Eind 2014 is het uitvoeringsbesluit genomen voor de quick wins.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planuitwerking.

2016: verlaging budget met € 2 mln door lagere kosten van de quick wins. De doorlooptijd van opdrachtverlening, aanbesteding en uitvoering wordt langer ingeschat dan voorzien. Zo is de aanpassing van de bestaande bediening en besturing van de sluizen complex van aard.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) bereidt de bouw van een nieuwe zeesluis bij Terneuzen voor. De scope van het project -volgens het politiek Besluit van 2012- omvat de voorbereiding, aanleg en infrastructureel onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis binnen het sluizencomplex Terneuzen. In de planuitwerkingsfase gelden de volgende sluismaten als uitgangspunt: 427 m x 55 m x16 m. De planuitwerkingsfase behelst de uitwerking van het projectalternatief Grote Zeesluis uit de Verkenning tot een haalbare variant, het realiseren van een projectbesluit als sluitstuk van de planuitwerkingsfase en een concept aanbestedingsdossier dat geschikt is voor een aanbestedingstraject in de realisatiefase.

Planning
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie
2021: openstelling

Financiën Realisatie: voor Nederland levert IenM een bijdrage aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste 30 jaar onderhoud en beheer. Deze bijdrage, tezamen met een eerste bijdrage van Vlaanderen ad € 120 mln zijn opgenomen op artikel IF 15.03.02, te weten € 294 mln. Met de Zeeuwse regio is in 2012 een bijdrage van € 10 mln overeengekomen die hier nog bij komt. De Nederlandse bijdrage staat vast en wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan de raming van € 1.204 mln (€ 1.113 mln aanleg plus € 91 mln voor 30 jaar onderhoud, inclusief BTW). Vlaanderen en Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten. Separaat levert Nederland een bijdrage van maximaal € 165 mln aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen (ook opgenomen op artikel IF 15.03.02).

Politiek/bestuurlijk Als basis voor de oplossing geldt het Besluit van de minister van IenM en de Vlaamse minister van MOW als Politiek College van de VNSC van 19 maart 2012 waarmee het voorkeursalternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot een planuitwerkingsfase voor het projectalternatief Grote Zeesluis. Op 5 februari 2015 is over de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen door Nederland en Vlaanderen een verdrag gesloten. Dit Verdrag "Nieuwe Sluis Terneuzen" vormt de juridische vertaling van de politiek – bestuurlijke afspraken uit 2012.

Uitvoering De uitvoering zal plaatsvinden via een D&C-contract. Tijdens de planuitwerkingsfase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning				●		
Financiën				●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

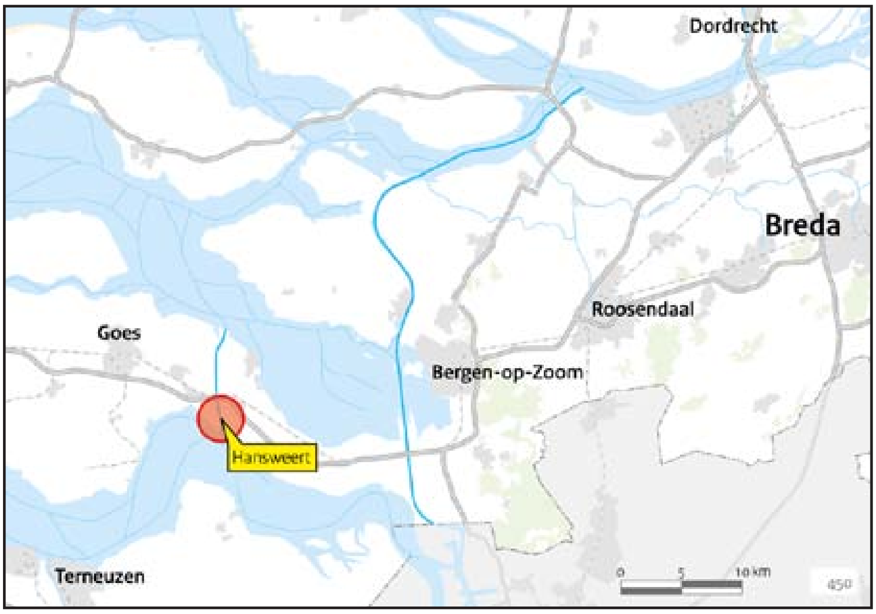
2013: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2014: de planuitwerkingsfase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.


max. 14 dagen

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Er is een tekort aan ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Dit bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing In de voorhavens van de sluis Hansweert worden 10 à 12 ligplaatsen gerealiseerd.

Planning
2015: start realisatie
2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 2 mln. Artikel IF 15.03.01.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2016: de voorbereiding van de realisatie is later gestart omdat het samenstellen van een uitvoeringsteam extra tijd heeft gekost vanwege personele krapte bij RWS.



Zuid-Nederland

Brabant

Visie

Het gebied Brabant omvat de provincie Noord-Brabant. Het is een belangrijke motor voor de Nederlandse (kennis)economie. Brabant – en in het bijzonder de Brainportregio Eindhoven – doet het goed in Europees verband. Dat resulteert o.a. in de hoge ranking op de lijst van de 'meest innovatieve regio's' in de EU en in het geval van de Brainport Regio Eindhoven zelfs van de wereld. Dat Brabant een dergelijke sterke positie heeft verworven, is onder meer te danken aan de centrale ligging tussen de stedelijke regio's van de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Een goede verbinding van Brabant met deze gebieden is van belang om deze gunstige geografische positie te kunnen benutten.

Bovendien maakt de vestiging van een combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met bedrijven als ASML, Philips, Heineken, NXP, Paccar/DAF, VDL, Shell, SABIC, Cargill, Bosch Transmission Technology, Fuji Brabant sterk. Ook kent Brabant een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf. Het is niet vanzelfsprekend dat Brabant deze positie als innovatieve regio kan vasthouden. Het blijven inzetten van Rijk en regio op zowel de internationale positie als de concurrentiekracht is noodzakelijk. Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame, op Europees niveau concurrerende top kennis- en innovatieregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen centraal van de topsectoren High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Logistiek, Chemie, Agro & Food en Creatieve Industrie.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland (Brabant Mozaïek) heeft Brabant een aantrekkelijk vestigings-, woon- en leefmilieu. Echter, vergeleken met andere Europe regio's is de agglomeratiekracht beperkt. Om dit te verbeteren wordt ingezet op het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het verder verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's (netwerkkracht).

Hoofdopgaven

Kenniseconomie

Het economisch succes in Brabant is in belangrijke mate te danken aan kennisontwikkeling en -toepassing. Technologische- en sociale innovaties bieden slimme oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en genereren economische en maatschappelijke waarde. Brabant loopt voorop in Nederland met de ontwikkeling, het testen en de toepassing van oplossingen voor maatschappelijke opgaven. De uitstekende Brabantse kennisinfrastructuur (van onderwijs- en onderzoekinstellingen, maar ook in het bedrijfsleven) biedt een belangrijke voedingsbodem voor de kenniseconomie. In Brabant zijn het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat belangrijke opgaven.

De kenniseconomie bestaat in het Zuidoosten van Brabant uit de ontwikkeling van Brainport Zuidoost-Nederland met een hecht netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve



bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In West- en Midden-Brabant gaat het om de ontwikkeling van een Moderne Industriële Cluster met Logistiek, HTSM (inclusief Maintenance) en Biobased Economy (cross-over tussen Chemie en Agri&Food) als belangrijke economische bouwstenen. De ontwikkelingen in dit cluster van sectoren worden, ingegeven door veranderende verhoudingen in de wereldeconomie, ICT, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en in de energiemarkt (schaarste aan grondstoffen), in belangrijke mate gedreven door innovatie, kennis en creativiteit.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van Brabant zijn goede verbindingen met name met de Randstad en het buitenland nodig. De verbindingen door Brabant naar het achterland zijn van belang voor de Mainport Rotterdam, de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo. Daarbij hoort de ontwikkeling van een adequaat logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen. Het Rijk zet in op het handhaven van een goede bereikbaarheid via weg (o.a. op de A2 en op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de Mainport Rotterdam), water (Wilhelminakanaal, Zuid Willemsvaart), de lucht (o.a. via Eindhoven Airport) en spoor. Bij spoor gaat het vooral om goede internationale treinverbindingen naar Duitsland en België. Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten regionale partners in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland. Ook is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Voor de bereikbaarheidsopgave binnen Brabant zet de regio in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een duurzaam en robuust verkeer- en vervoersysteem met ruimte voor nieuwe innovaties en slimme (SMART) toepassingen. Dit in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. Het verbinden van deze zones levert naar verwachting een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de agglomeratiekracht van het Brabants stedelijk netwerk.

Quality of life en vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor bedrijven, kenniswerkers en talent vraagt om gevarieerde woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijke leefomgeving. Daarbij gaat de aandacht uit naar de ontwikkeling van dynamische steden (hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten), een gevarieerd aanbod van werk-locaties en voorzieningen, een aantrekkelijke landschappelijke omgeving en vitale dorpen. De opgave voor Brabant is het verbeteren van de leefomgeving en het vestigingsklimaat, zodat inwoners en ondernemers hier graag blijven of zich hier willen vestigen.

Duurzaamheid en energie

Brabant maakt een duidelijke beweging naar meer duurzaamheid en een energieneutraal Brabant. Het is noodzakelijk dat onze samenleving duurzamer wordt ingericht. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen. Onlangs is het Brabant Energieakkoord getekend. In het akkoord maken diverse partijen uit de provincie afspraken over de vergroening en verduurzaming

van de Brabantse economie. Het gaat om een regionaal initiatief, maar de maatregelen liggen grotendeels in lijn met de doelstellingen die in 2013 in het landelijke energieakkoord zijn opgenomen. Afgesproken is bijvoorbeeld dat er in Brabant tot 2021 zo'n 40.000 woningen energieneutraal worden gemaakt. En de industrie gaat 10 procent van haar energie opwekken via zonnepanelen.

Water

De gebiedsagenda kent een aantal speerpunten. Het gaat bijvoorbeeld om verbetering van de waterkwaliteit en de bescherming tegen overstromingen in het rivierengebied en wateroverlast in de rest van Brabant. Maar ook om het herstel van waterafhankelijke natuurwaarden, de landbouwwatervoorziening en beleid voor grote onttrekkingen van grondwater voor industrie en de drinkwatervoorziening. In het MIRT staan het Deltaprogramma Maas en het Zoetwaterbeleid centraal. In het kader van het Deltaprogramma (DP) Maas vindt op regionale schaal de verdere uitwerking van maatregelen voor de hoogwaterveiligheid tot 2050 plaats. In DP 2015 zijn voor zes riviertrajecten goede kansen gesignaleerd om tot brede gecombineerde oplossingen te komen van rivierverruiming en dijkversterking in samenhang met ruimtelijke en economische meekoppelkansen.
De bestuursovereenkomst Zoetwater Regio Zuid heeft tot doel afspraken vast te leggen tussen regio en Rijk, en tussen de regionale partijen, voor de uitvoering van het Werkprogramma Zoetwatervoorziening Hoge Zandgronden / regio Zuid-Nederland 2016-2021.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven

Brainport Eindhoven is de spil van de Brainport Zuidoost-Nederland. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om quality of life. Deze integrale opgaven worden in lijn met de Brainport 2020 agenda opgepakt, in het kader van de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies, de Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport-Oost aan de oostelijke zijde. In het bestuurlijke overleg MIRT van 13 november 2014 hebben het Rijk en de regionale partijen de Gebiedsvisie BrainportCity vastgesteld. Deze gebiedsvisie geeft een kansrijk toekomstperspectief waarmee de Brainport regio kan blijven concurreren met Europese kennis- en innovatieregio's. Geconstateerd is dat daarvoor substantiële verbeteringen van de agglomeratiekracht, connectiviteit en vestigingsklimaat nodig zijn. De verbeteringen kunnen worden bereikt door een kwaliteitssprong in stedelijke cultuur (van Brainport Avenue naar BrainportCity), een betere bereikbaarheid via weg en spoor en het versterken van relaties tussen arbeidsmarkten, dienstensectoren en kennisclusters. Met de vaststelling van de gebiedsvisie is het MIRT onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) afgerond. Daarbij is besloten om de tien samenhangende deelopgaven uit de gebiedsvisie in 2015 onder regie van de regio verder uit te werken in een adaptief programma en ontwikkelstrategie en dat ter besluitvorming voor te leggen in het bestuurlijke overleg MIRT in het najaar van 2015.

Maintenance Valley

In de regio's West-Brabant en Hart van Brabant zijn de topsectoren Chemie, High Techsystemen en Materialen (inclusief Maintenance (onderhoud, reparatie en revisie)) en Biobased Economy (cross over tussen de topsectoren Agro & Food en Chemie) sterk vertegenwoordigd. Daarnaast vormen beide regio's de Logistieke Hotspot van Nederland met veel logistiek potentieel: ruimte, veel multimodale faciliteiten, kwalitatief hoogwaardig logistiek vastgoed en een goede infrastructuur. In 2013 is de regio gestart met een onderzoek naar de economische betekenis van Maintenance Valley. De uitkomsten van deze analyse laten zien dat Maintenance Valley een belangrijke toegevoegde waarde voor de economie van Nederland vertegenwoordigt, na de Noordelijke en Zuiduidelijke Randstad en Brainport Eindhoven de vierde economische kernregio in Nederland. Conform de afspraak in het bestuurlijke overleg MIRT van 2014 is onlangs de tweede fase (ruimtelijk-economische analyse) van het verdiepend onderzoek Maintenance Valley gestart. Centraal staat de verkenning wat nodig is om de economische meerwaarde van de sterke economische (top-)sectoren in het stedelijke netwerk tussen de regio's West- en Hart van Brabant (in perspectief van Noord-Brabant en Nederland) optimaal te benutten, potenties te identificeren en ruimtelijk-economische opgaven te concretiseren, om daarmee een robuuste economische ontwikkeling naar de toekomst toe te kunnen faciliteren.

Overige gebiedsopgaven

De provincie Noord-Brabant is met de vijf grote steden verantwoordelijk voor het versterken van het internationale vestigingsklimaat en het borgen van de unieke Brabantse kwaliteiten van het BrabantMozaïek (stad-land). Deze partners geven hier onder meer invulling aan door de BrabantStad-samenwerking. Samen zijn deze partners verantwoordelijk voor de regie op de regionale economische ontwikkeling en innovatie, ruimtelijke ontwikkeling en meer specifieke opgaven ten aanzien van verstedelijking, landschap en natuurontwikkeling, energie en verduurzaming etc. Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor een goede regionale bereikbaarheid.

West-Brabant

De ligging van de regio West-Brabant tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen (ook wel aangeduid als de Vlaams Nederlandse Delta) geeft de regio een bijzondere economische potentie, vooral op het gebied van maintenance. In West-Brabant is de opgave om de economische groei, de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken.

Brabant

Naar aanleiding van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT VAR) zijn afspraken gemaakt over de Logistieke Delta, ruimtelijke reserveringen voor multimodale ontsluitingen, de zoetwatervoorziening en energieopwekking. In het kader van het MIRT loopt een onderzoek naar de ontwikkeling van Maintenance Valley. Hiernaast speelt een ruimtelijke wateropgave in het kader van Zuidwestelijke Delta en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Hart van Brabant

Hart van Brabant zet de komende jaren stevig in op een ruimtelijk kader dat houvast biedt en op een infrastructuur die voldoende robuust is om de weg vrij te maken voor de beoogde ontwikkeling. Aandacht voor de ruimtelijke structuur is niet alleen belangrijk voor de regio, maar ook voor de provincie Noord-Brabant en Zuid-Nederland als geheel. De provincie wordt doorsneden door twee belangrijke noord-zuid snelwegverbindingen, maar dankt haar logistieke rol in belangrijke mate ook aan de verbindingen die van west naar oost door de provincie lopen. De A58 en A59 vormen samen met de noord-zuid verbindingen de 'hashtag Brabant': een netwerk van vitale verbindingen tussen de wereldhaven Rotterdam en het Europese achterland. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er verschillende projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de regio. Ze zijn met name van belang om de ambities te realiseren die Hart van Brabant heeft op het gebied van logistiek en leisure. Maintenance en de wateropgaven zijn ook hier in Hart van Brabant belangrijke issues op de MIRT-agenda.

Noordoost-Brabant

Noordoost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofood-complex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. In het door de regio uitgevoerde verdiepend onderzoek proeftuin Agro & Food Zuidoost Nederland staat de innovatiekracht centraal. Deze innovatiekracht heeft een relatie met de schaal van toepassing. Juist omdat er hier een grote primaire productie is, bevinden zich veel aanverwante bedrijven in de keten met crossovers naar andere ketens zich in deze regio. Er zijn door deze schaal en omvang van de gehele keten voldoende toepassingsmogelijkheden van nieuwe kennis en daarmee ontstaat de mogelijkheid voor innovatie ontwikkeling in deze regio. De opgave daarbij is om de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio te borgen en tevens na te denken over nieuwe, intelligente (agro) logistieke en ruimtelijke concepten. Daarnaast is hier sprake van een integrale wateropgave rond de Maas.

Zuidoost Brabant

Zuidoost Brabant is een sterke economische regio met internationale uitstraling, met een rijke traditie van samenwerking. Hoofddoel is dat de Brainportregio Eindhoven ook in 2020-2040, samen met de twee andere Mainports toonaangevend is en blijft voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het is de ambitie deze positie te versterken en op te schalen. In Brainport regio Eindhoven worden innovatieve producten bedacht, ontwikkeld, geproduceerd en verkocht die bijdragen aan verbeteren en oplossen van maatschappelijke problemen op het gebied van gezondheid, vergrijzing, energie, duurzaamheid, etc. Brainport is dus meer dan hightech. Andere belangrijke sectoren voor de Brainportregio Eindhoven zijn o.a. Agrofood (zie Noord-Oost) en Automotive (Smart mobility).

Zie voor gebiedsagenda + kaarten Brabant:

- Gebiedsagenda
- Kaarten



Opgaven Brabant

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

High Tech Systemen & Materialen

Creatieve Industrie

Life Sciences & Health

Chemie

Logistiek

Brainport Eindhoven

Militaire luchthaven met burgermede-gebruik van nationale betekenis

Militaire luchthaven met burgermedegebruik

Militaire luchthaven

Zeehaven van nationale betekenis

Binnenhaven van nationale betekenis

Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)

Kennis

Regionaal

Agro & Food

Tuinbouw & Uitgangsmaterialen

Logistiek

Life Sciences & Health

Maintenance

Recreatie (leisure)

Agrarisch productielandschap

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Kennis

Verstedelijking

Extensivering

Regionaal

Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet

Nieuwe verbinding hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Opgave hoofdspoorwegennet

B D Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer

Hoofdvaarwegennet

Opgave hoofdvaarwegennet

Opgave sluis

Corridor achterlandverbinding

Regionaal

Belangrijke regionale weg

Nieuwe regionale verbinding

HOV Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Natura 2000 - water

Nationaal Park

Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

Primaire kering - voldoet niet

Primaire kering - nader onderzoek

Primaire kering - voldoet

Waarborgen afwatering / piekafvoer

Afvoerverdeling

Berging Zuidwestelijke Delta

Secundaire stuurknop

Berging (zoekgebied)

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

Aandachtsgebied zoetwater door verzilting

Droogtegevoelig gebied: geen wateraan-voer uit hoofdwatersysteem mogelijk

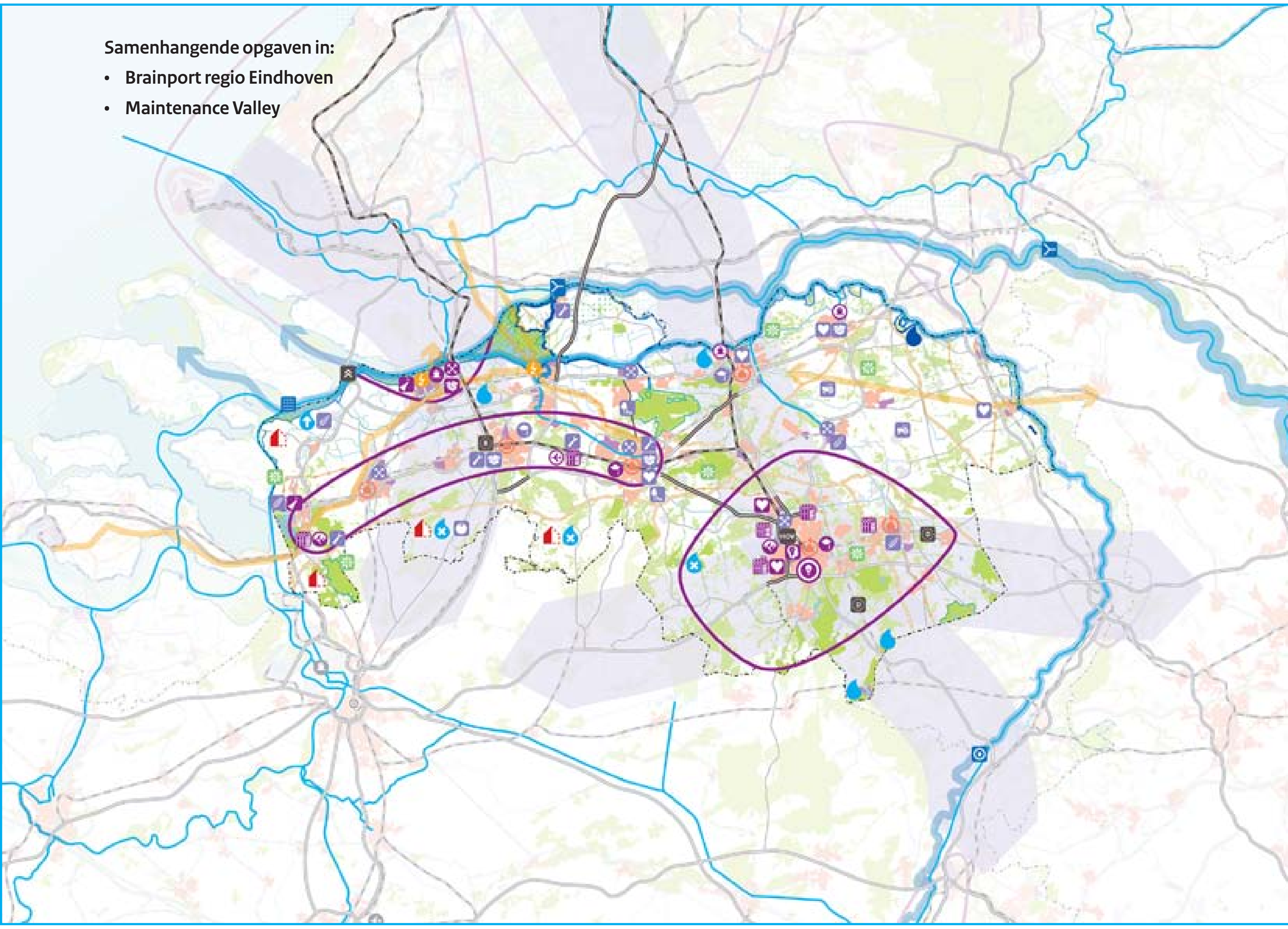
Energie

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

Buisleidingenstrook


Samenhangende opgaven in:
• Brainport regio Eindhoven
• Maintenance Valley

MIRT ONDERZOEKEN

1. Brainport Avenue
2. Corridor Zuid (goederenvervoer)
3. Kennisas A2

VERKENNING

4. A58 Eindhoven-Tilburg
5. A58 St. Annabosch-Galder
6. N65 Vught-Haaren

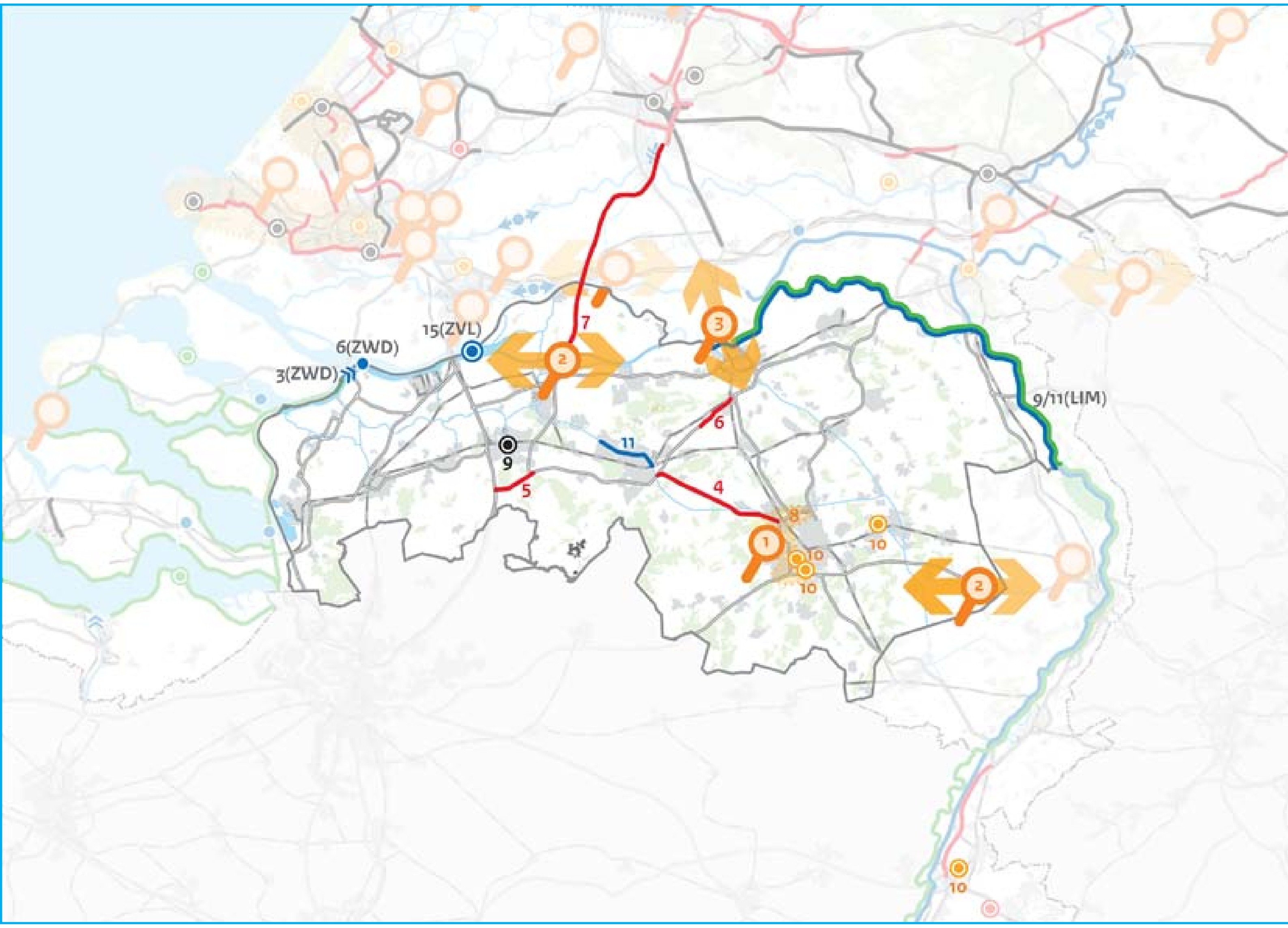
PLANUITWERKING

7. A27 Houten-Hooipolder

REALISATIE

8. Brainport Eindhoven
9. Breda Centraal (NSP)
10. Sterke regio's: Brabant
11. Wilhelminakanaal Tilburg

Projecten Brabant



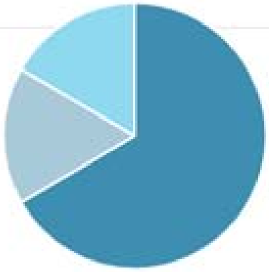
Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Water
- Integrale ontwikkelingen

* (ONL)
* (LIM)
*(ZWD)
Regio-overschrijdende projecten;
zie kaart betreffende regio

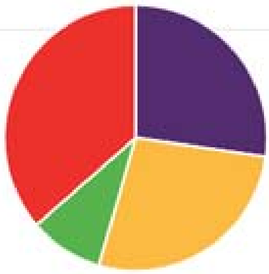

bam
JCB
bam
bam

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



Wegen	●	4
Spoor/OV	●	1
Vaarwegen	●	1
Water	●	0

Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



Onderzoek	●	3
Verkenning	●	3
Planuitwerking	●	1
Realisatie	●	4

Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**



	Onderzoek ●	Verkenning ●	Planuitwerking ●	Realisatie ●
● Wegen	0	3	1	0
● Spoor/OV	0	0	0	1
● Vaarwegen	0	0	0	1
● Water	0	0	0	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

11

Totaal aantal projecten

Brainport Avenue

Gebied Brabant
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Voor versterking van de internationale concurrentiepositie van Brainport Eindhoven op de lange termijn is, op basis van een brede analyse van het vestigingsklimaat en van meerdere ruimtelijk-economische ontwikkelperspectieven, een gebiedsvisie Brainport Avenue 2020-2040 opgesteld. De gebiedsvisie geeft een kansrijk toekomstperspectief waarmee de Brainport regio kan blijven concurreren met Europese kennis- en innovatieregio's. Geconstateerd is dat daarvoor substantiële verbeteringen van de agglomeratiekracht, connectiviteit en vestigingsklimaat nodig zijn. In de Gebiedsvisie is een tiental opgaven vastgesteld die in onderlinge samenhang vorm moeten krijgen om een optimale synergie voor Brainport City te bereiken. De gebiedsvisie is in het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van 13 november 2014 door Rijk en regionale partijen vastgesteld.

Planning
2015: uitwerking tien samenhangende opgaven uit de gebiedsvisie in een adaptief programma en ontwikkelstrategie (inclusief voorstel voor governance)
Besluitvorming BO MIRT november 2015.

Betrokkenen Gemeente Eindhoven, Rijk (IenM en EZ), provincie Noord-Brabant, Metropoolregio Eindhoven, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development, regiogemeenten (met name gemeenten Best, Helmond, Oirschot en Veldhoven).

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Zuid (goederenvervoer)

Gebied Brabant
Fase MIRT Onderzoek



Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan het projectplan voor het MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid (Rotterdam-Brabant/Limburg-Duitsland).

Het MIRT Onderzoek Goederencorridor geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk van de Topsector Logistiek, om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat de modaliteiten:

- weg: A16/A58/A67;
- spoor: Brabantroute;
- water: Maas en Brabantse Kanalen;
- Buis.

De corridor maakt deel uit van de Europese Rhine-Alpine corridor van het TEN-T netwerk. Delen van de waterwegen van de corridor liggen ook op de Northsea-Mediterranean corridor.

Het primaire doel van het MIRT Onderzoek is het met overheden en marktpartijen gezamenlijk opstellen van een ontwikkelstrategie voor de toekomst van de corridor Zuid, die inspeelt op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Profit en Planet) en daarmee bijdraagt aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk voor de corridor Zuid.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk (weg, rail, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk;
- benutting van economische ontwikkelingskansen;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen;
- kansen voor innovatie.

Het MIRT Onderzoek richt zich op de korte (2017), middellange (richting 2020) en lange termijn (richting 2030).

Planning (globaal)
September 2014: start kwartiermakersfase
Juni 2015: plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijke regiegroep
Juli 2015: start MIRT Onderzoek
2016: afronding MIRT Onderzoek

Betrokkenen Rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL), Transport en Logistiek Nederland (TLN), TNO en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Zuid.

Kennisas A2

Gebied Brabant
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Langs de A2-corridor liggen belangrijke (inter)nationale toplocaties en functies, zoals innovatiecampussen en Eindhoven Airport. De afgelopen jaren is de capaciteit van grote delen van de A2-corridor op orde gebracht (2x3 en 2x4 rijstroken). De Nationale Markt – en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) laat zien dat er een knelpunt resteert op het traject A2 Deil-Den Bosch met forse maatschappelijke kosten en economische schade. Het onderzoeksgebied strekt zich uit van Utrecht tot de Zuidkant van Eindhoven (t/m de A2 naar Weert). Ook het aansluitende deel van de A67 is onderdeel van dit MIRT Onderzoek.

Dit MIRT Onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied (zoeken naar meekoppelkansen), dat er breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en dat Rijk, regio en bedrijfsleven hierbij optrekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning In de tweede helft van 2014 is gestart met de zogenaamde kwartiermakersfase. De kwartiermakersfase leidt in najaar 2015 tot een plan van aanpak voor het vervolg waarin de scope van het MIRT Onderzoek wordt vastgesteld. In het plan van aanpak wordt onder meer aangegeven welke aan het bereikbaarheidsknelpunt gekoppelde overige (ruimtelijke) opgaven in het MIRT Onderzoek mee onderzocht zullen worden, en welke rol elke partij in het MIRT Onderzoek zal krijgen.

Betrokkenen Inhoudelijke en procesmatige meerwaarde wordt gezocht door samenwerking met relevante partijen in de regio: overheidspartijen, vervoerders, terreinbeheerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Projecthistorie

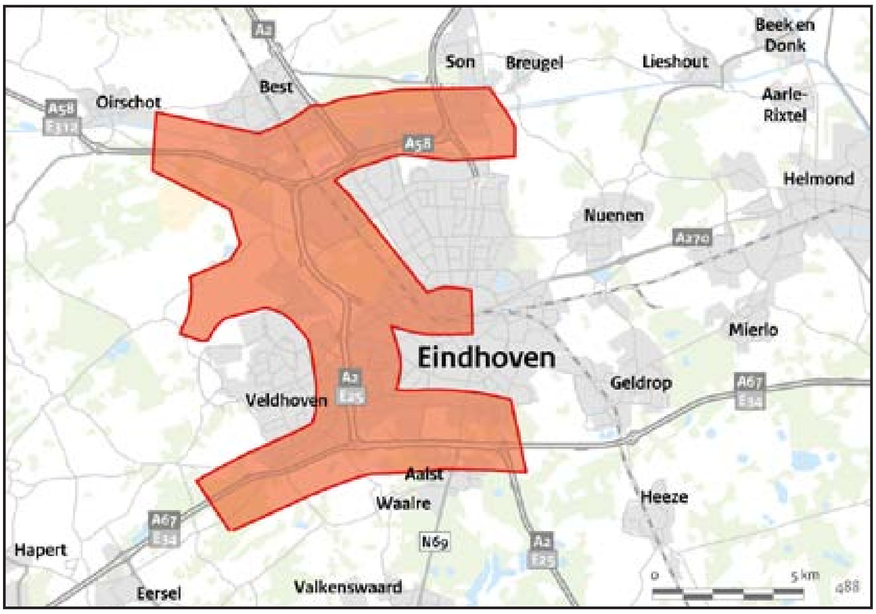
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Brainport Eindhoven

Gebied	Brabant
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EZ
Fase	Realisatie



Opgave Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft een Ontwikkelingsvisie voor de gehele A2-zone vastgesteld, een aaneengesloten integraal te ontwikkelen gebied. De zone wordt getransformeerd tot 'Brainport Avenue', een hoogwaardig, internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de hightech maak- en kennisindustrie. De opgave is bovenregionaal en omvat de gemeenten Eindhoven, Veldhoven, Best, Waalre en Son en Breugel.

Oplossing Inpassing langs de snelweg van de gehele keten van kennisinstituten, onderzoekslaboratoria, designhuizen, toeleveranciers en maakindustrie in een hoogwaardige groene setting. De rijksbijdrage is gericht op:

- een nieuwe aansluiting op de A67, inclusief herinrichting;
- realisatie van de Brainport Innovatie Campus; doorontwikkeling van de High Tech Campus en de Philips Healthcare (campus) ;
- een 'Slowlane' (snelfietspad) dat alle economische hotspots met elkaar verbindt;
- de ontwikkeling van het Dommeldal;
- de ontwikkeling van een groen recreatief raamwerk Landelijk Strijp;
- een nieuwe noordelijke aansluiting op de N2 t.b.v. Eindhoven Airport, de Brainport Innovatie Campus en GDC-Acht.

De regio zet ook in op herstructurering en opwaardering van bedrijventerreinen De Hurk, De Run en Ekkersrijt en op het verbinden van economische hotspots met het centrum en de luchthaven. Doorontwikkeling van Strijp S en stationsgebied Eindhoven zijn ook grote opgaven. Voor de noordelijke ontsluiting op de A2 ter hoogte van Eindhoven Airport is door de markt (challenge groep) een volwaardig alternatief aangedragen. In de loop van 2014 zal in overleg met Rijk, provincie, regio en andere partners een keuze worden gemaakt.

Planning
2010: start realisatie
2021: oplevering

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 65 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In 2014 wordt het MIRT-onderzoek naar de ruimtelijk-economische doorontwikkeling van dit gebied na 2020 tot 2040 afgerond in de vorm van een gebiedsvisie. De coördinatie van Brainport Avenue is van SRE (in kader van de transformatie van SRE naar MRE) naar de subregio overgedragen, Eindhoven is nu trekker. De rijksbeschikking voor Brainport Avenue is door EZ overgedragen aan Eindhoven.

Uitvoering Visie, programma, samenwerking en verplichtingen zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Het SRE heeft Prestatieafspraken met gemeenten gesloten over de uitvoering en heeft een Programmabureau ingericht voor de gebiedsontwikkeling. Een onafhankelijk Kwaliteitsteam begeleidt de planvorming.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					•	
MIRT fase	•					
Opgave			•			
Oplossing						
Planning						
Financiën	•		•			•
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, en de realisatiefase gestart.

2013: in februari 2012 is de rijksbijdrage met € 10 mln verlaagd ten faveure van de financiering van het Holst Centre in de komende jaren. De resterende € 65 mln blijven beschikbaar. In 2012 is de aangepaste business case opgeleverd. Hierin is het zogenaamde 'Parkplateau' vervangen door een breed pakket van maatregelen gevat in het groen recreatief raamwerk Landelijk Strijp. In 2013 is gestart met de uitvoering van de 1e fase van het groene raamwerk.

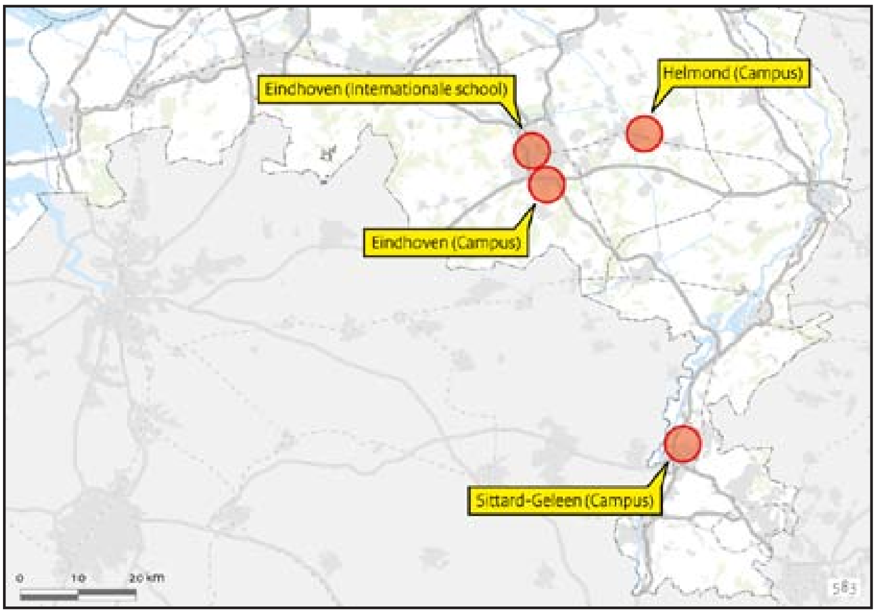
2014: in 2013 is, in gezamenlijk opdrachtgeverschap tussen Rijk en regio, tevens een begin gemaakt met een MIRT Onderzoek dat zich richt op de ruimtelijke-economische doorontwikkeling van het gebied na 2020 tot 2040 en de betekenis die dat heeft voor de economie en ontwikkeling van Brainport als geheel.

2015: er wordt een gebiedsvisie opgeleverd. De coördinatie Brainport Avenue wordt nu gedaan door Eindhoven en de rijksbeschikking is aan Eindhoven overgedragen.

2016: de resterende subsidie ad € 9,5 miljoen zal via een DU aan de gemeente Veldhoven worden overgedragen. Hiermee is het totale project financieel afgerond.

Sterke regio's: Brabant

Gebied Brabant
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie EZ
Fase Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut, om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost- Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke regio budget van het Fonds Economische Structuurversterking (FES):

- internationale school Eindhoven (lening € 7 mln): het aantrekken van internationale kenniswerkers is noodzakelijk om de ambities voor de technologische topregio Brainport waar te kunnen maken.
- drie campussen Zuidoost Nederland (€ 24,8 mln): de High Tech Campus Eindhoven, de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en de High Tech Automotive Campus in Helmond.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				●	●	●
Planning						
Financiën	●	●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke Regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Brabant (samen met Limburg) (Campussen Zuidoost-Nederland).

2012: op grond van het Regeerakkoord van 2010 zijn voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen.

2014: de projecten Beta II en High Tech Automotive Campus zijn vrijwel voltooid. De bouw van het project Device Process Building is recentelijk gestart. Het project Chemelot Accelerator/Netwerkplaza zal gewijzigd bij EZ worden ingediend en beoordeeld.

2015: de Internationale School Eindhoven is geopend. De projecten BetaII en High Tech Automotive Campus zijn voltooid en geopend. Fase 1 van project Device Process Building is vrijwel voltooid. Chemelot Accelerator/Netwerkplaza is in gewijzigde opzet bij EZ ingediend en positief beoordeeld.
Realisatie start in 2014.

2016: fase 1 van project Device Process Building is voltooid.

A58 Eindhoven-Tilburg

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven en verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Tussen Eindhoven en Tilburg is sprake van toenemende filevorming. Uit de NMCA (mei 2011) blijkt dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2030 op de A58 tussen Eindhoven en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. In de verkenning worden verschillende alternatieven voor het aanpakken van het knelpunt tussen Eindhoven en Tilburg uitgewerkt en beoordeeld. De verkenning heeft als afbakening het deel van de A58 tussen knooppunt de Baars en het knooppunt Batadorp. Innovatie vormt nadrukkelijk een onderdeel van dit project. Bij de A58 heeft het bedrijfsleven (verenigd in Stichting A58) het initiatief genomen de snelweg zo snel mogelijk aan te pakken. Er wordt binnen het project InnovA58 bekeken hoe door het toepassen van innovaties de kosten van aanleg en beheer laag gehouden kunnen worden, zodat er geld overblijft om de weg eerder te verbreden. De innovaties betreffen het hele Brabantse deel van de A58, waaronder de lopende verkenning A58 Sint Annabosch-Galder (zie betreffende projectblad).

Planning Dit project doorloopt de korte procedure met als stappen de startbeslissing (mei 2013), het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit. De vaststelling van het voorkeursalternatief is voorzien in 2015.

Betrokkenen IenM in samenwerking met de provincie en het bedrijfsleven.

FinanciënIn het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk een voorlopig budget reserveert voor twee deeltrajecten van de A58: Sint Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg. Voor Eindhoven-Tilburg is € 318 mln gereserveerd door het Rijk. Na invulling van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullende Regeerakkoord van 2012, zijn de rijksmiddelen vanaf 2023 beschikbaar. De regio en het bedrijfsleven hebben de wens het knelpunt versneld op te lossen. Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in september 2012 ingestemd met de bereidheid tot het dekken van de kosten en het dragen van de risico's van de voorfinanciering van dit project. Artikel IF 12.03.02.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 34 en 48 uit de File Top 50.

Projecthistorie

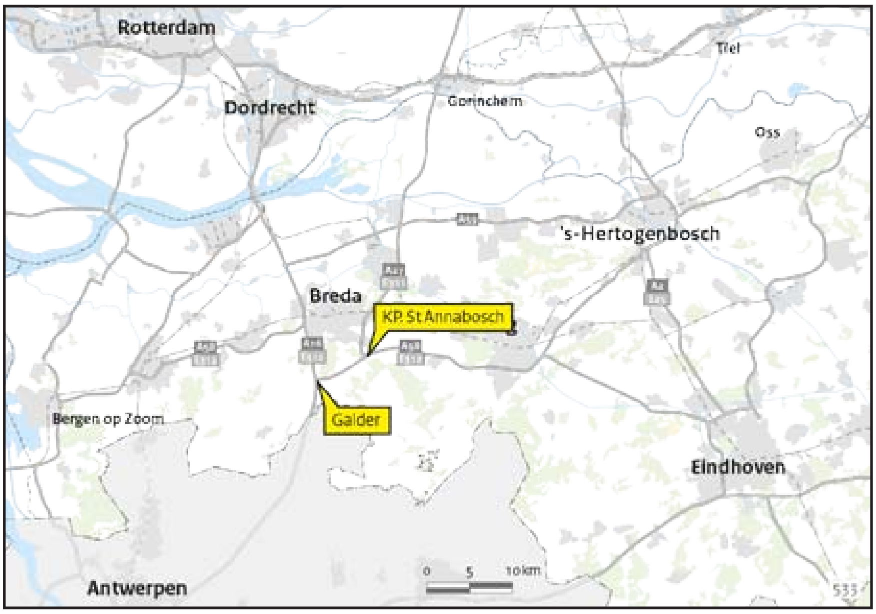
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A58 Sint Annabosch-Galder

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Uit de NMCA (mei 2011) blijkt dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) najaar 2010 is de startbeslissing vastgesteld, met daarin als voorkeursoplossing verbreding naar 2x3 rijstroken op het traject Sint Annabosch en Galder. De verkenning wordt binnen het project InnovA58 in samenhang met het traject A58 Eindhoven-Tilburg geactualiseerd.

Planning
Dit project doorloopt de korte procedure met als stappen de startbeslissing (september 2010), het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit. De resultaten van de verkenning (ontwerp, kostenraming, effectenstudie) en de besluitvorming over mogelijke voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant vormen het uitgangspunt voor het opstellen van het OTB en de marktbenadering. De planuitwerking en realisatie van dit project zullen in samenhang met de A58 Eindhoven-Tilburg worden bekeken (zie betreffende projectblad). De vaststelling van het voorkeursalternatief is voorzien in 2015.

Betrokkenen Het ministerie IenM in samenwerking met de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven.

Financiën In het BO MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk in het MIRT een voorlopig budget reserveert voor twee deeltrajecten van de A58: Sint Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg. Voor A58 Sint Annabosch-Galder is door het Rijk € 117 mln gereserveerd. Na invulling van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 zijn de rijksmiddelen vanaf 2023 beschikbaar. Artikel IF 12.03.02.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N65 Vught-Haaren

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 zorgt voor barrièrewerking en geluidshinder. In de kern van Vught treedt daarbij een cumulatie van geluidhinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer.

Het doel van de verkenning is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijde van de N65. De verkenning zal informatie leveren op basis waarvan besloten wordt welke voorkeursvariant voor de N65 Vught-Haaren kan worden vastgesteld. De besluitvorming over de N65 gebeurt in afstemming met de lopende planuitwerking voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel). De keuze voor verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. De verkenning heeft als afbakening het deel van rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/ Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

Planning Op 16 mei 2013 heeft de minister van IenM de startbeslissing MIRT-Verkenning N65 Vught-Haaren naar de Tweede Kamer gestuurd. De verkenning wordt afgerond in het eerste kwartaal van 2016.

Financiën In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk bereid is tot een bijdrage van € 56 mln voor vermindering van de barrièrewerking van de N65 bij Vught en Haaren, indien de regio minimaal € 45 mln gaat bijdragen. De regio heeft deze bijdrage in mei 2012 toegezegd. Artikel IF 12.03.02.

Betrokkenen Het ministerie van IenM in samenwerking met de provincie Noord-Brabant (als medeopdrachtgever) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

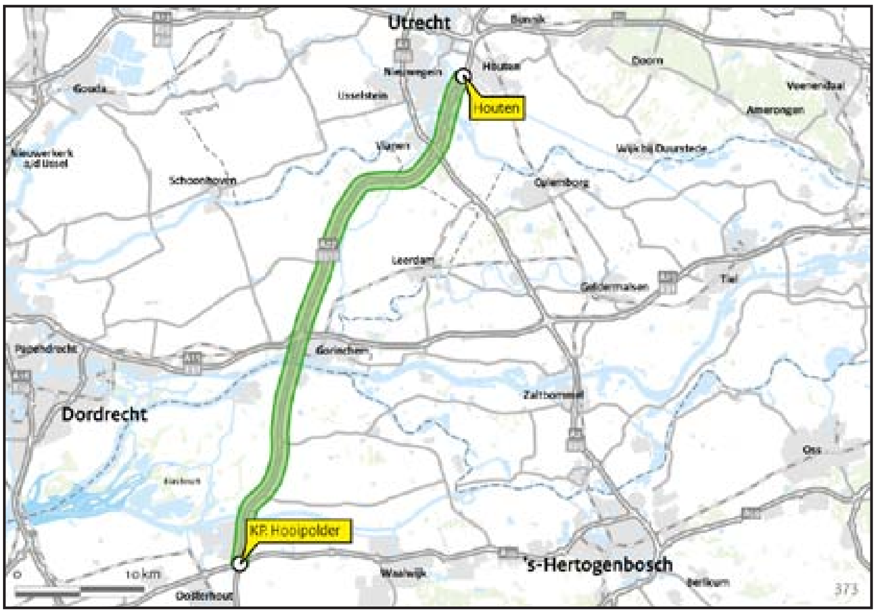
Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is opgenomen in het MIRT.

2016: op verzoek van de regio is een extra alternatief meegenomen in de tweede fase. Geen van de alternatieven binnen het taakstellend budget te passen, waardoor verlenging van de tweede fase noodzakelijk is. Afronding van de verkenning wordt begin 2016 voorzien.

A27 Houten-Hooipolder

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobiliteit toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerde streefwaarden.

Oplossing Gezien het beperkte budget is er de noodzaak uit te gaan van een versoberd alternatief, met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. In het voorkeursalternatief komt de weg er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda (komende vanuit het noorden) komen er tussen Houten en Everdingen en tussen Scheiwijk en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan één spitsstrook. Richting Utrecht (komende vanuit het zuiden) krijgt het gehele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om reguliere rijstroken, op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder krijgt een verbindingsboog. Vanaf de A59 vanuit het westen kan na realisatie zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. Er komt een tweede Merwedebrug en de bestaande Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.

Planning
2017: Tracébesluit
2019: start realisatie
2023-2025: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 810 mln. Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 30 mln. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijke overleg MIRT najaar 2011 is vastgelegd dat de regio niet bereid is tot cofinanciering. De gemeente Gorinchem heeft een wens voor ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchem-Noord. De nieuwe aansluiting maakt deel uit van het voorkeursalternatief, dat in april 2014 is vastgesteld met instemming van de regio. Tussen het Rijk en de gemeente Gorinchem wordt hierover een overeenkomst gesloten.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9, 14, 19, 31 en 38 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						●
Oplossing		●	●		●	●
Planning			●	●		
Financiën			●	●	●	●
Pol./Best.		●	●		●	

Toelichting op de wijzigingen

2012: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 zijn nadere afspraken gemaakt.

2013: het taakstellend budget voor dit project is vastgelegd. Besloten is uit te gaan van een versoberd alternatief E met een zo groot mogelijk oplossend vermogen.

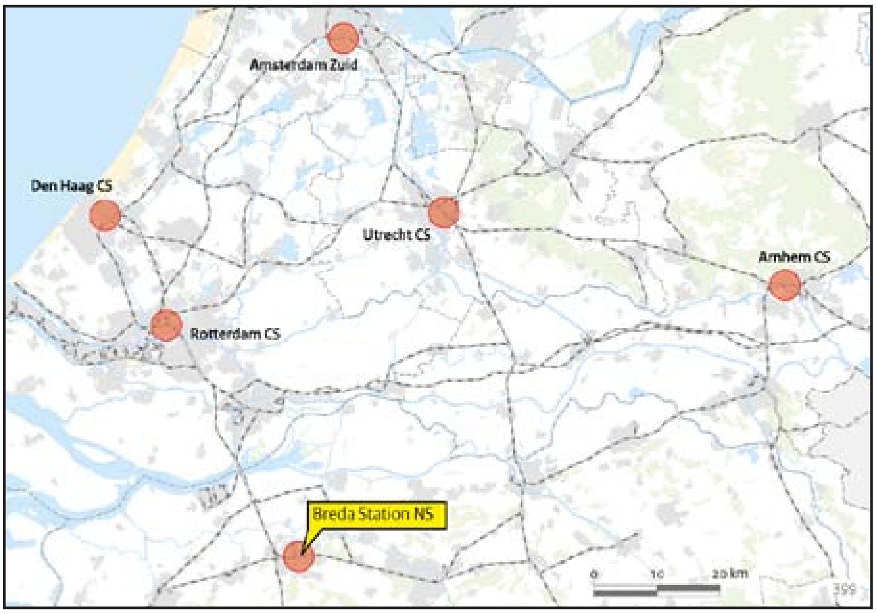
2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat het project is getemporiseerd waarop de planning is herijkt. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln op het budget in mindering gebracht.

2015: het voorkeursalternatief is in april 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van de keuze voor dit voorkeursalternatief is het taakstellend budget met € 57 mln verhoogd.

2016: het taakstellend budget is verhoogd met € 20 mln voor maatregelen binnen het project voor aanpassing in het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren.

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied Brabant
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de Hoge Snelheidslijn (HSL) Zuid. Breda Centraal is door het Rijk aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een OV-terminal.

Planning
2007: derde perron en sporenlay-out gerealiseerd
2009: ruwbouw reizigerstunnel gereed
2012: start bouw OV-terminal
2016: oplevering OV-terminal
2017: oplevering geluidschermen
2018: oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 100 mln.

- OV-terminal: € 75 mln Infrafonds, Artikel IF 13.03.01, € 9 mln Hoofdstuk XII
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen Rijk, gemeente Breda, provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het Voorlopig Ontwerp OV-terminal.
- 2005: Rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Breda, voormalige ministeries VROM en VenW over de voorwaarden over de NSP- en MIT-subsidie.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VROM en VenW, ProRail en NSP-gemeenten over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: voldaan subsidievoorwaarden van VROM en VenW en voor besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: overeenstemming over bezuinigingen/planaanpassingen door uitloop van de planvoorbereiding.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. Planning bouw uitgelopen, oplevering verschuift naar medio 2016. Vertragingskosten en aansprakelijkheid worden door aannemer en opdrachtgevers gemeente Breda, ProRail en NS nader geanalyseerd en vastgesteld. Hinder voor de reiziger blijft beperkt door het langer in gebruik zijn van het tijdelijk station. De noordzijde van de nieuwe OV-terminal is in 2015 opgeleverd. De werkzaamheden aan de zuidzijde zijn gestart. De OV-terminal wordt in 2016 officieel in gebruik genomen.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●		●			
Financiën	●		●		●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: als gevolg van het oprekken van de bestekfase en uitwerken van bezuinigingsopties is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellend budget met € 6 mln verhoogd.

2013: start bouw OV-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van afhandeling beroepen tegen spoorwegwetvergunning en bezwaren tegen het bestemmingsplan. Het projectbudget is neerwaarts bijgesteld met € 4,8 mln als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De bouw van de OV-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is gestart met de bouw.

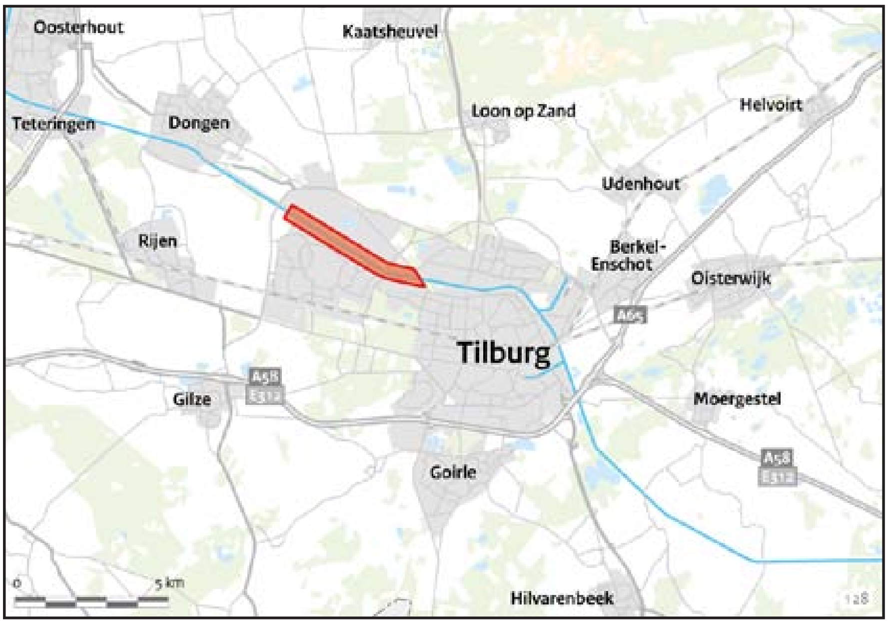
2015: bij Voorjaarsnota 2104 is het projectbudget opgehoogd met € 7,8 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,4 mln. Dit heeft voor € 9,3 mln betrekking op de OV-Terminal en voor € 2,1 mln op het geluidscherm. Bij het opstellen van de businesscase is er van uitgegaan dat een deel van de kosten voor de OV-terminal gefinancierd kon worden via beheer- en instandhouding, die bijdrage blijft evenwel uit. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidschermen opgezegd en het resterend werk opnieuw aanbesteed, wat tot meerkosten heeft geleid.



MIRT Overzicht 2016 | 236

Wilhelminakanaal Tilburg

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige dimensionering van het kanaal biedt onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van en naar Tilburg.

Oplossing Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt behouden vanwege de monumentale status. Ten zuiden van de bestaande sluis III komt een nieuwe klasse IV sluis.

Planning
2005: projectbesluit
2012: start realisatie
2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 81 mln. Artikel IF 15.03.01. Bijdrage van derden: € 23,2 mln conform wijzigingsovereenkomst.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in 1995 is besloten tot een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In 2005 is voor de Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenaamde 'Visievariant', in plaats van de nulplusvariant. In 2007 is een bestuursovereenkomst afgesloten tussen het Ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg, die in 2011 en 2012 middels wijzigingsovereenkomsten is aangepast.

Uitvoering In 2011 is het werk als een D&C contract op de markt gezet. In mei 2012 is het project gegund en de uitvoering is in het voorjaar 2013 van gestart gegaan.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				●		
Planning		●				
Financiën		●				●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 9 mln). De planning is vertraagd vanwege bestuurlijke afstemming over wijzigingen en budgetspanning De aanbesteding is gestart in 2011.

2013: de gunning van het project heeft begin 2012 plaatsgevonden.

2014: de eerste fysieke werkzaamheden buiten (conditionering) zijn in december 2012/januari 2013 begonnen. RWS past innovatie toe door middel van het toepassen van composiet sluisdeuren.

2016: door scope-uitbreiding is budget toegevoegd door de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg.



Zuid-Nederland

Limburg

Visie

Het MIRT-gebied Limburg omvat de provincie Limburg, die ligt tussen stedelijke agglomeraties als de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. De provincie Limburg grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden, bevalt meerdere topsectoren (Chemie, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Agro & Food, Logistiek en Energie) en maakt deel uit van de Brainport Zuidoost-Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven-Leuven-Aachen triangle (ELAt). De provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht. Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de vier kernambities vormen. Limburg wil de economische sectoren verder versterken, in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020. Het MIRT-onderzoek Brainport Avenue heeft eind 2014 de gebiedsvisie BrainportCity opgeleverd voor de periode 2020-2040. De ruimtelijke vertaling heeft met name betrekking op het gebied van de Brainport Avenue, maar het MIRT-onderzoek kijkt uitdrukkelijk ook naar de doorwerking op de hogere schaalniveaus zoals de Brainport Zuidoost-Nederland. Aansluiting daarop ligt voor de hand. De samenwerkingsvorm tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen kiest voor een integrale benadering, en is daarmee in Limburg het kompas voor samenwerking. Dit is ook een benadering die past in de vernieuwing van het MIRT.

De ambitie van Limburg is de geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland meer te benutten (m.n. Venlo en Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige (inter)nationale goederenvervoer verder kan toenemen. Hierbij sluit het Rijk aan met zijn MIRT onderzoek corridor Rotterdam-Brabant-Venlo.

Hoofdopgaven

Internationale bereikbaarheid

De opgave is om een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en (multimodale) infrastructuur tot stand te brengen. De internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, Brainport en Duitsland is, naast het behoud en ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer, cruciaal. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn van nationaal en internationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en greenport Venlo. Voor verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer zet het Rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity)verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik, Aken en Antwerpen. Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere doorstroom van



goederenvervoer over de Maas naar en vanuit België, waarmee de functie van de Maas als internationale corridor wordt versterkt. Voor de euregio's wordt ingezet op het versterken van het stedelijk netwerk door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones, (multimodale) knooppunten en het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's in de aangrenzende landen.

Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in Noord- en Midden-Limburg. Daarnaast is er ook de vergrijzing van de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen en daarmee mogelijk voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave, waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goed werkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Limburg aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw is een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Limburg.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier één van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de logistiek, agrofoodsector en tuinbouw. De Brightlandscampus Greenport Venlo richt zich op voeding. Op de Brightlandcampussen werken bedrijfsleven, kennisinstituten en de overheid nauw samen. Het Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo is een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland door de multimodale overslagfaciliteiten en ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans.

Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke sectoren: chemie, life sciences (medisch), energie en logistiek. Brandpunt vormt de Brightlandscampus ontwikkeling rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met verbindingen naar Brainport Eindhoven en Parkstad (o.a. Heerlen en

Kerkrade). Parkstad heeft de ambitie om verder uit te groeien tot een centrum voor smart services (financiën, administratie en informatie).

Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat, met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. De opgaven en kansen voor Zuid-Limburg zijn door de provincie Limburg in samenwerking met de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen nader geanalyseerd in het rapport 'Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg' (september 2014). Uit het rapport blijkt dat een sterkere euregionale agglomeratie leidt tot hogere productiviteit in Zuid-Limburg. De studie sluit goed aan bij de koers die de provincie voert en is in maart 2015 nog eens sterk geaccentueerd in het coalitieakkoord 2015-2019 van de provincie Limburg waarin fors wordt ingezet op het grensoverschrijdend denken én handelen in het belang van het leef- en vestigingsklimaat. In de voorjaarsnota 2015 van de provincie Limburg wordt internationalisering gezien als een integraal onderdeel van alle beleidsportefeuilles. Om de grensoverschrijdende agglomeratie vorm te geven is er op tal van onderdelen aandacht voor samenwerking met het buitenland. Tussen de Provincie en de Zuid-Limburgse gemeenten wordt samengewerkt aan de uitvoering van de aanbevelingen uit voornoemde rapporten.

Overige gebiedsopgaven

Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum / Gebiedsontwikkeling Maasplassen

De opgave is om de hoogwaterbescherming in de Maasvallei op orde te brengen en te houden. Dit wordt aangepakt in drie trajecten:

1. Het afronden van het project Maaswerken: het realiseren van de al geplande rivierverruiming en de prioritaire kademaatregelen.
2. De aanvullende werkzaamheden om het overeengekomen beschermingsniveau van 1/250 per jaar in het Maasdal te bereiken.
3. De lange termijnopgave voor het Maasdal. Deze wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma. Rijk en regio willen de problematiek integraal benaderen.

Voor de hoogwaterbescherming is het verbinden van de korte en lange termijn opgaven (mede ter voorkoming van kapitaalverlies) en de uitwerking van de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma inclusief de voorverkenning van de 'koplopers' Venlo en Maastricht aan de orde. Hetzelfde kan gelden voor kansrijke maatregelen met draagvlak die uit het regioproces naar voren komen en met gebruikmaking van meekoppelkansen zowel in termen van kosten als in termen van hoogwaterbescherming (zeer) effectief blijken.

De binnenhaven van Wanssum (behorende bij de gemeente Venray) voor zowel container- als bulkoverslag zal worden uitgebreid, waardoor de logistieke hotspot Venlo/Venray aanzienlijk wordt versterkt.

Het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum realiseert de 1/250 per jaar opgave in het plangebied en draagt bij aan de langetermijnopgave in het Maasdal. De gebiedsontwikkeling Maasplassen verkeert in de startfase.

Doorontwikkelen en vermarkten van duurzame ontwikkeling / Cradle-to-Cradle

Het besef groeit dat de economische groei zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, tegen de beperkingen van milieu en ruimte aanloopt. De transitie naar duurzame economische groei krijgt steeds meer vorm. Limburg wil koploper zijn in deze transitie, in de vorm van innovatieve duurzaamheidsconcepten als cradle-to-cradle (C2C) of 'slimme kringlopen'. Het gaat hierbij om de transitie van de maakindustrie, die ook toepasbaar is bij gebiedsontwikkeling en zelfs positief kan uitwerken op de bereikbaarheid. Een principe als 'local-for-local' komt neer op een grotere zelfvoorzienendheid van een gebied, hetgeen leidt tot afname van transport en dus tot meer ruimte op de wegen, waardoor minder congestie optreedt en de bereikbaarheid toeneemt. Het is een vorm van Beter Benutten, maar dan voor de langere termijn.

Zie voor gebiedsagenda + kaarten Limburg:

- Gebiedsagenda
- Kaarten

Opgaven Limburg

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

Topsectoren

Agro & Food

Tuinbouw en Uitgangsmaterialen

Life Sciences & Health

Chemie

Logistiek

Burgerluchthaven van nationale betekenis

Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)

Kennis

Regionaal

High Tech Systemen & Materialen

Recreatie (leisure)

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Binnenhaven regionale betekenis

Verstedelijking

Extensivering

Regionaal

Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Opgave hoofdspoorwegennet

Nieuwe spoorverbinding

B D Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer

Hoofdvaarwegennet

Corridor achterlandverbinding

Regionaal

Belangrijke regionale weg

Opgave belangrijke regionale weg

Nieuwe regionale verbinding

HOV Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Nationaal Park

Regionaal

Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

Primaire kering - voldoet niet

Primaire kering - nader onderzoek

Primaire kering - voldoet

Waarborgen afwatering / piekafvoer

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

Droogtegevoelig gebied: geen wateraan-voer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW

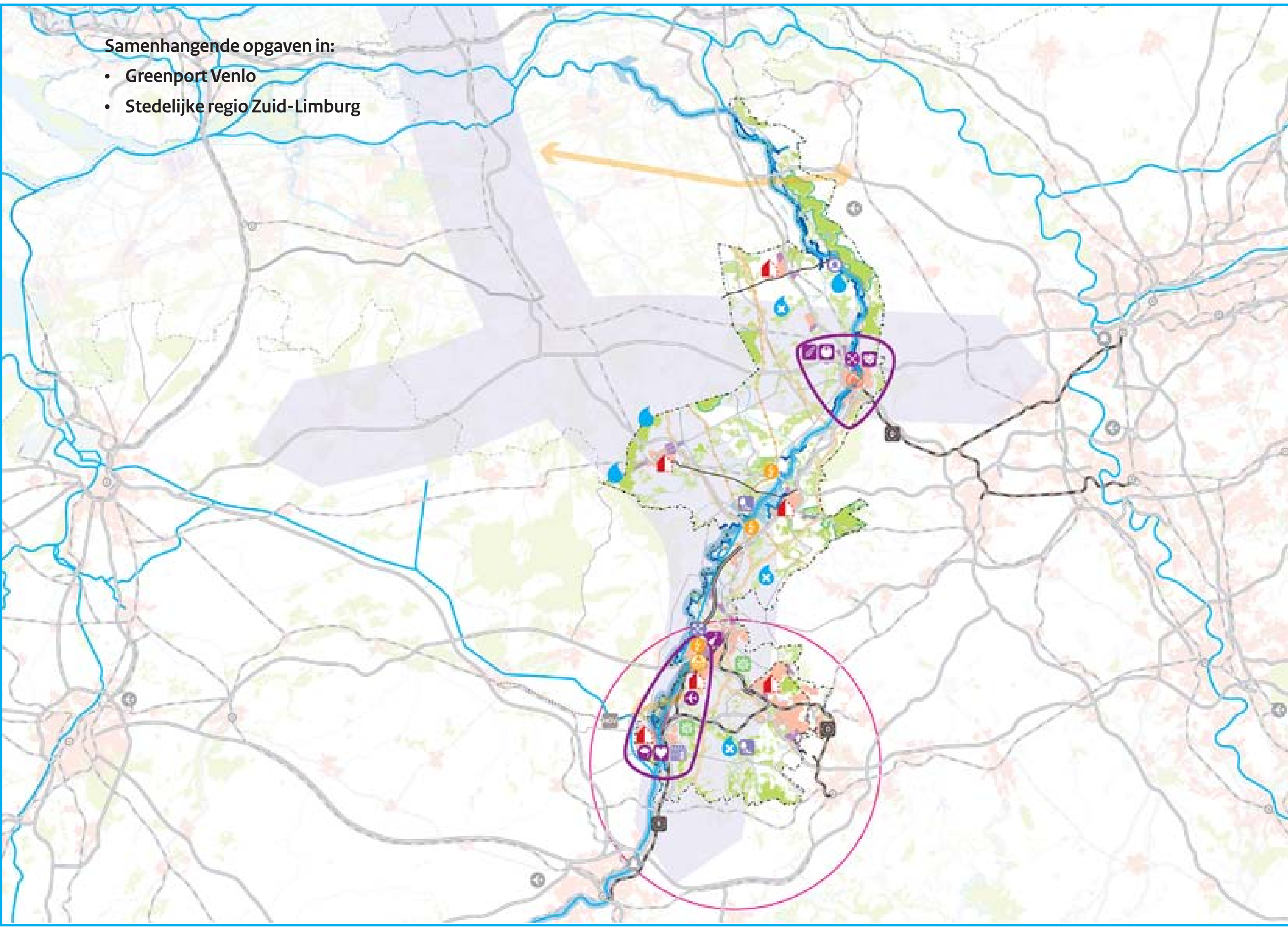
Geothermiecentrale

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

Buisleidingenstrook

Opgaven Limburg



MIRT ONDERZOEK

1. Corridor Zuid (goederenvervoer)
2. Greenports en de samenwerking met Mainports

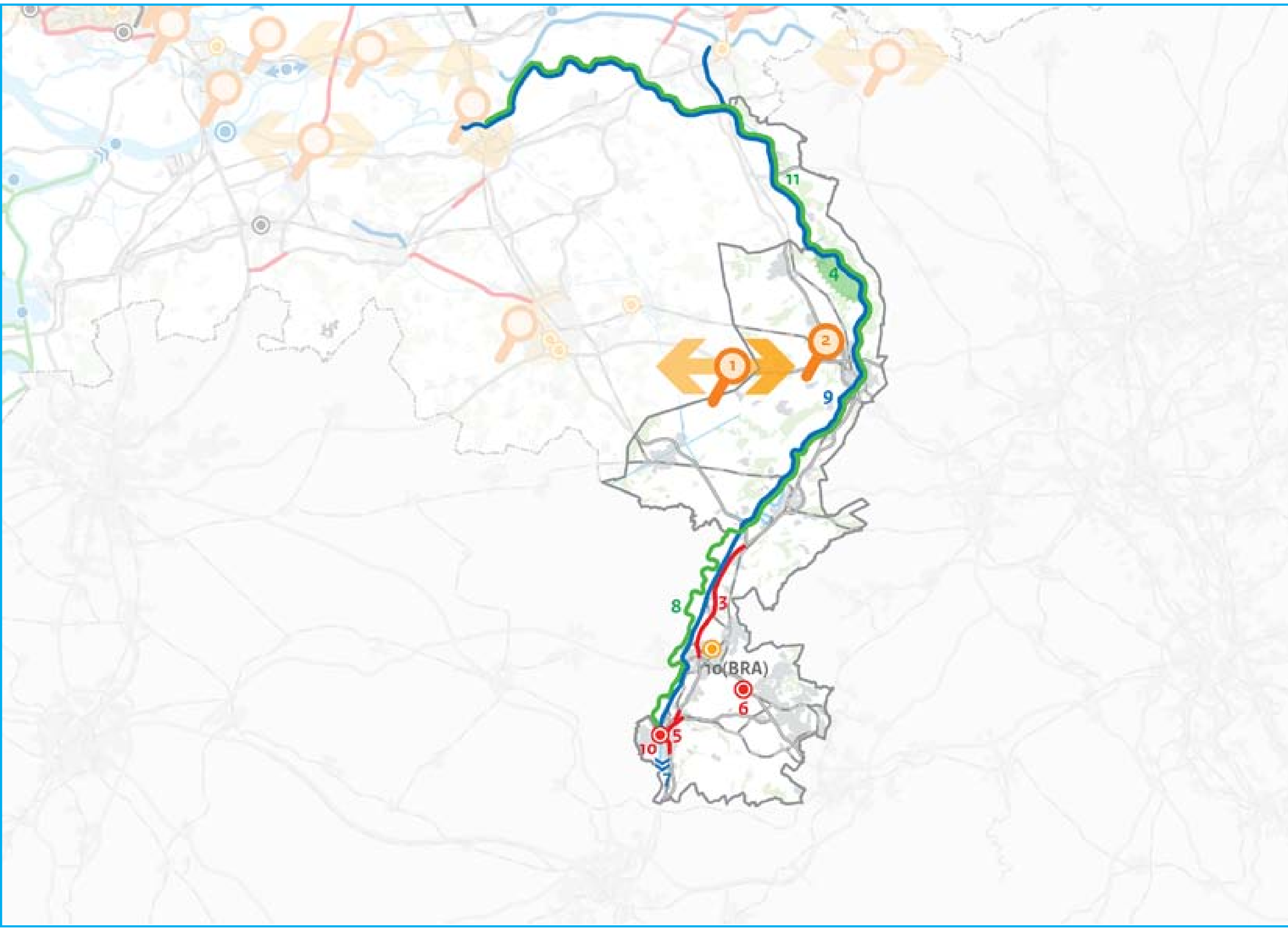
PLANUITWERKING

3. A2 't Vonderen-Kerensheide
4. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

REALISATIE

5. A2 passage Maastricht
6. A76 Aansluiting Nuth
7. Bouw 4e sluiskolk Ternaaien
8. Grensmaas
9. Maasroute, modernisering fase 2
10. Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord
11. Zandmaas

Projecten Limburg

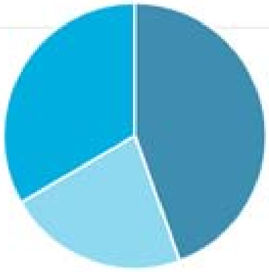


Legenda

- Wegen
- Vaarwegen
- Sluis
- Integrale ontwikkelingen
- Water

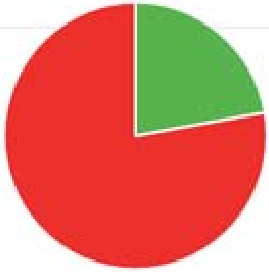
Regio-overschrijdende projecten;
zie kaart betreffende regio

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



Wegen	●	4
Spoor/OV	●	0
Vaarwegen	●	2
Water	●	3

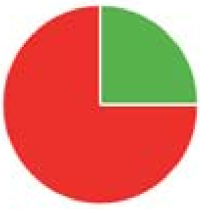
Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



Onderzoek	●	0
Verkenning	●	0
Planuitwerking	●	2
Realisatie	●	7

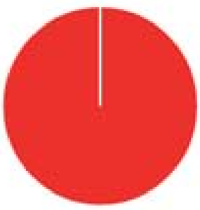
Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**

Wegen

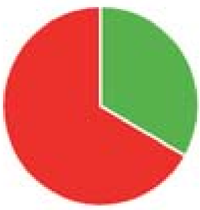


Spoor/OV

Vaarwegen



Water



	Onderzoek ●	Verkenning ●	Planuitwerking ●	Realisatie ●
● Wegen	0	0	1	3
● Spoor/OV	0	0	0	0
● Vaarwegen	0	0	0	2
● Water	0	0	1	2

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

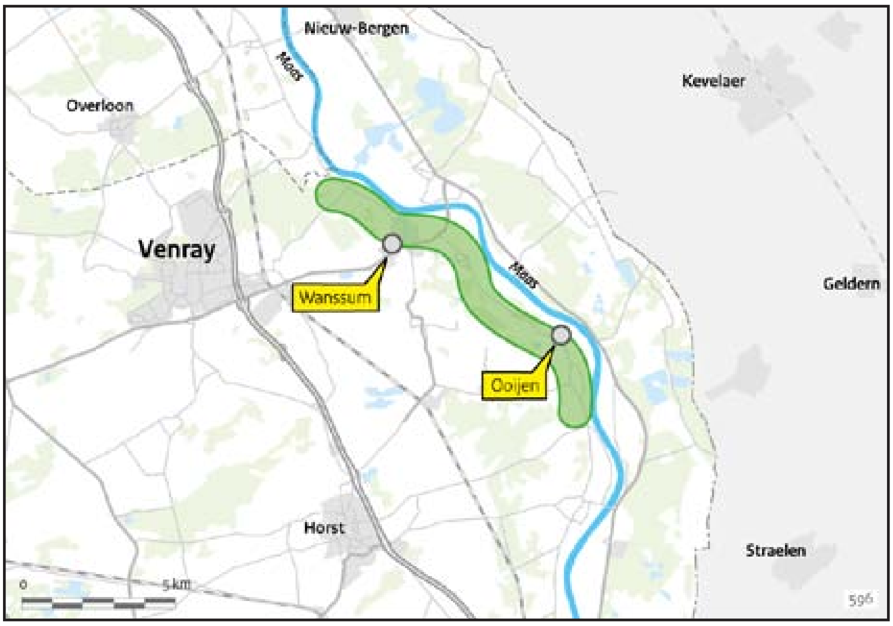
- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

9

Totaal aantal projecten

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Gebied Limburg
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de korte en lange termijn waterveiligheidsdoelstelling van het noordelijke Maasdal. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en natuur ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ontwikkeld. De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

- Hoogwaterbescherming (1:250) door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen;
- Duurzame waterstanddaling door het bieden van voldoende ruimte voor de Maas voor (toekomstige) hoogwaters en daarmee het leveren van een substantiële waterstanddaling (ten minste 35 cm);
- Aaneengesloten waterrijk landschap. Vorming van een groot, aaneengesloten, waterrijk landschap in de Oude Maasarm en langs de Maas waar rivierverruiming, natuurontwikkeling en recreatie hand in hand gaan;
- Economische ontwikkeling en leefbaarheid. Economische ontwikkelingen toestaan op plaatsen waar de Waterwet door concrete rivierkundige maatregelen overbodig wordt of waar de baten van sectorale regelgeving niet in verhouding zijn met de (maatschappelijke) kosten.

Oplossing Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord Limburg opstuwt tijdens hoogwater wordt een tien kilometer lange oude Maasarm gereactiveerd, worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de bescherming van 1:/250 per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en wordt geïnvesteerd in de haven van Wanssum.

Planning
2016: projectbeslissing

Financiën Het gehele project is geraamd op € 210 mln (prijspeil 2011) waarvan € 75 mln door de regio wordt betaald. De rijksbijdrage (prijspeil 2014) bedraagt maximaal € 123 mln (exclusief € 10 mln vanuit Maaswerken). Daarvan is € 8,3 mln overgeheveld naar de provincie Limburg als bijdrage in de proceskosten. Artikel DF 1.02.01.

Politiek/bestuurlijk Naast het Rijk zijn het Waterschap Peel en Maasvallei, de gemeenten Horst aan de Maas en Venray en de provincie Limburg betrokken. In november 2012 is een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking.

Uitvoering De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Planuitwerking verloopt via het instrument van het Provinciaal Inpassingsplan.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln. overgeheveld naar de provincie.

Grensmaas

Gebied Limburg
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil', kreeg hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing Reductie van de wateroverlast in de gebieden achter de kaden tot een beschermingsniveau van 1:250, via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

Planning
2008: start uitvoering
2017: doelstelling waterveiligheid bereikt (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)
2018: natuurdoelstelling bereikt
2024: delfstoffenwinning gerealiseerd

Financiën Taakstellend budget: € 150 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Leningovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/Bestuurlijk). Artikel DF 1.01.04. Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalige ministeries Verkeer en Waterstaat en LNV en provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas dat op basis daarvan een concept uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln) en daarnaast de leningovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt waarmee de voortzetting van het Grensmaasproject is veilig gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●		●			
Financiën	●	●	●		●	
Pol./Best.			●	●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas, in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 84 mln).

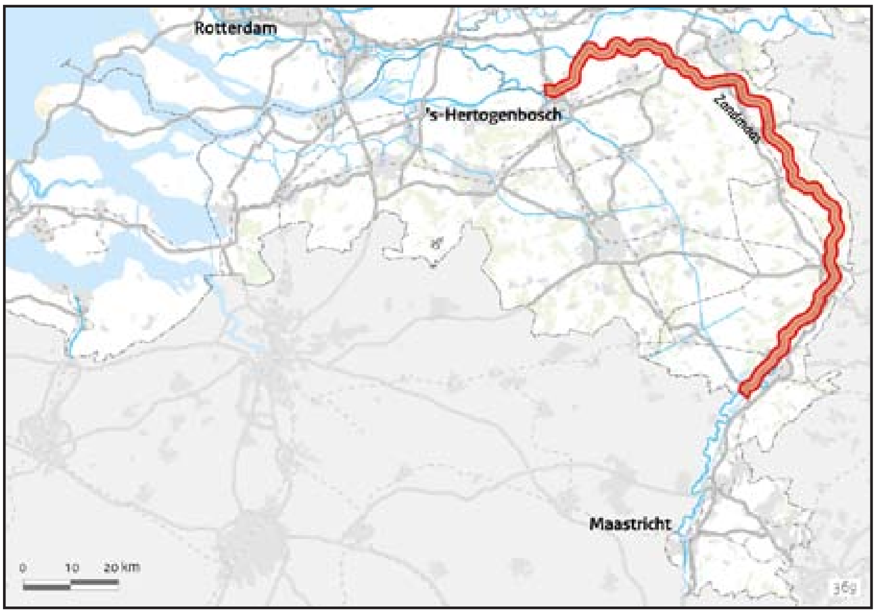
2013: de nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. Basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.

2014: begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 ha naar 1208 ha, als uitvloeisel van de herijking van de EHS en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

2015: taakstellend budget gecorrigeerd (- € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

Zandmaas

Gebied Limburg
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen, zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/ Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen wordt in 2015 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en tevens wordt er beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor door de convenantpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming (opdrachtgever IenM).

Planning
2002: start realisatie
2015: hoogwaterveiligheidsdoelstelling bereikt (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)

Financiën Taakstellend budget: € 407 mln. Artikel DF 1.01.04. Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Er is voldaan aan de politieke toezegging om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraal Kanaal West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●					
Financiën	●	●			●	
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. De bijdrage van derden is aangepast in verband met grondaankopen van voormalig ministerie EL&I. De gevoerde discussie rondom de zogenoemde prioritaire sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn voor die gebieden waar deze kaden zijn voorzien.

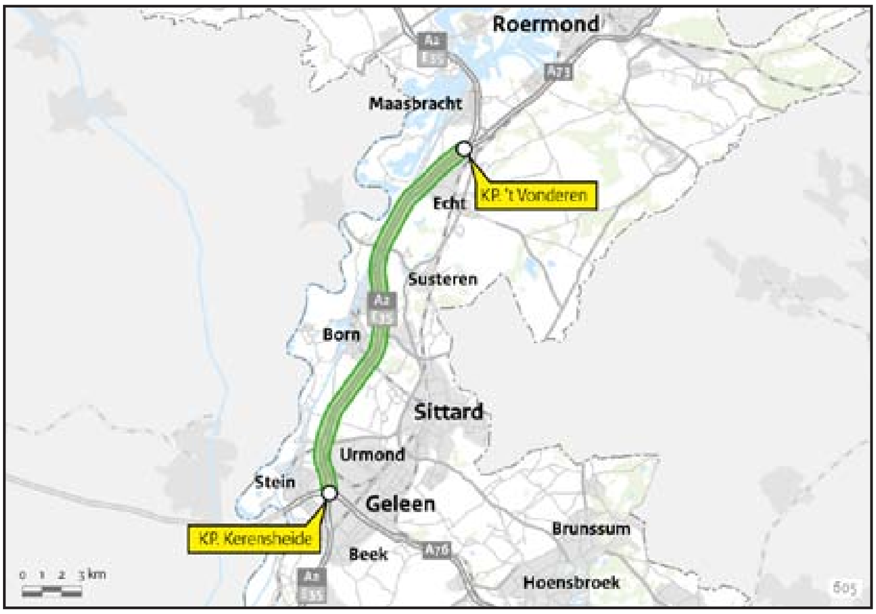
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdragen (€ 132 mln).

2014: begin 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd van 556 ha naar 427 ha, als gevolg van de herijking van de EHS en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

2015: taakstellend budget gecorrigeerd (+ € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.

A2 ’t Vonderen-Kerensheide

Gebied Limburg
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op het in Midden-Limburg gelegen tracé van de A2 zijn tussen de knooppunten ‘t Vonderen en Kerensheide (tussen de aansluitingen van de A2 met de A73 en A76) spitsstroken geopend. Daarnaast is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt. De opgave is om dit wegvak veiliger en robuuster te maken.

Oplossing In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 kilometer een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarderen tot een weg met 2 x 3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, (reis) betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van het tracé.

Planning
2017: Tracébesluit
2022: start realisatie
2025-2027: openstelling
Dit project doorloopt de korte tracéwetprocedure.

Financiën Taakstellend budget: € 261 mln. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk In de bestuursovereenkomst van september 2012 is afgesproken dat Rijk en regio een bijdrage leveren voor de opwaardering naar 3 volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 mln bij. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de rijksbijdrage beschikbaar is vanaf 2022.

Projecthistorie

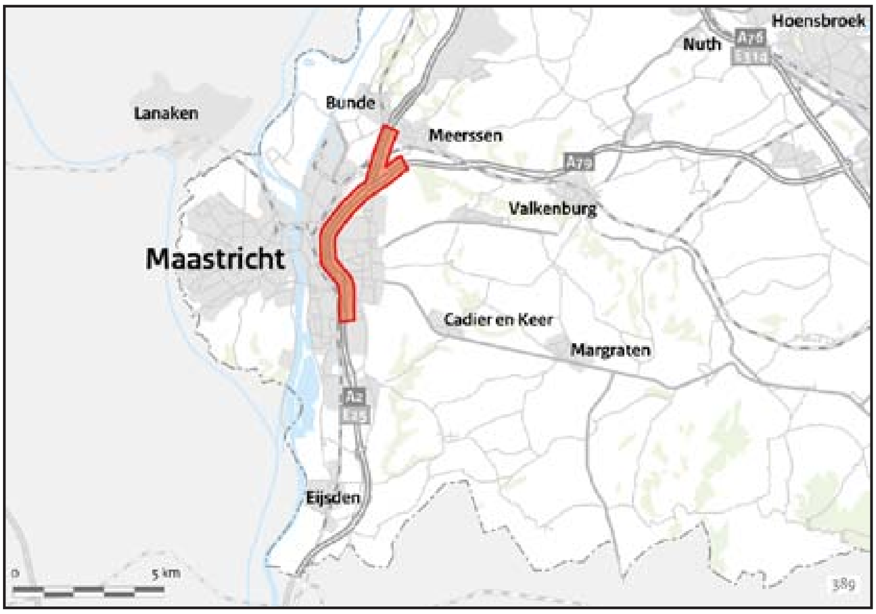
	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.

A2 Passage Maastricht

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De A2 doorkruist de stad Maastricht, hierdoor is er een meervoudig probleem van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, barrièrewerking en stedelijk ruimtegebruik rond de A2 ontstaan.

Oplossing
De volgende maatregelen worden genomen:
- volledige verknoping A2 en A79;
- nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
- meer groen en recreatie in Landgoederenzone;
- tunnel tussen knooppunten Geusselt en Europaplein;
- parklaan bovenop tunnel;
- nieuwe stadsentrees bij Geusselt en Europaplein.

Planning
2010: Tracébesluit
2011: start realisatie
2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 847 mln. De taakstellende bijdrage van het Rijk aan het project bedraagt € 678 mln. De regio draagt €169 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens is samenwerking gezocht met private partijen. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: in januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend. In december 2005 is de eerste aanvullende bestuursovereenkomst getekend, de tweede in februari 2006. In juni 2006 is de samenwerkingsovereenkomst getekend, een trechteringsbesluit genomen en gekozen voor nadere uitwerking van een tunnelalternatief onder bestaand tracé. Op basis van de consultatie is door de bestuurlijke partijen bevestigd dat de eind 2008 door de marktpartijen aangeboden plannen binnen de vooraf vastgelegde bestuurlijke kaders passen.

Uitvoering Bij dit project worden integrale projectontwikkeling (gebied, vastgoed en infrastructuur), procedurele vervlechting (Tracéwet en Ruimtelijke Ordening) en innovatieve aanbesteding (vroegtijdige inschakeling van de markt) toegepast. In 2006 is de Public Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een Design&Build-contract. In juni 2009 is het project gegund. Het gegunde integrale plan is door het consortium nader uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB)- en Bestemmingsplan detailniveau. De voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden zijn begin 2011 gestart. Het Tracébesluit en Bestemmingsplan zijn december 2011 onherroepelijk geworden en in 2012 is de uitvoering gestart.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen	●					
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing				●		
Planning						
Financiën				●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: het Tracébesluit is in december 2010 vastgesteld. Het project gaat over naar de realisatiefase.

2014: taakstellend budget is bijgesteld met € 47,5 mln door implementatie van de standaard tunneltechnische installaties.

2015: taakstellend budget bijgesteld n.a.v. de nadere invulling van de afspraken over de waardevastheid van de bijdragen.

A76 Aansluiting Nuth

Gebied Limburg
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. Daarom hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een nieuwe robuuste aansluiting, ter vervanging van de verkeers-onveilige aansluitingen Nuth en Schinnen.

Oplossing Het realiseren van de nieuwe aansluiting Nuth en het amoveren van de huidige aansluitingen Nuth en Schinnen op de A76. De nieuwe aansluiting zal via een turborotonde worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Planning De realisatie van het project is overgedragen aan de provincie Limburg. De planning is aan de regio.

Financiën Voor de aansluiting Nuth heeft het Rijk in het Convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' € 63,5 mln toegezegd (geen indexering, inclusief voorbereidingskosten en eventueel terugvorderbare btw). Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben in 2010 afspraken gemaakt in het Convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'. Voor de realisatie hebben Rijkswaterstaat en de provincie Limburg in 2015 een Samen-werkingsovereenkomst gesloten.
De realisatie van de Buitenring Parkstad (inclusief turborotonde) is mogelijk geworden door de vaststelling van een Provinciaal Inpassingsplan dat in 2015 onherroepelijk is geworden.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: project is nieuw opgenomen in het MIRT. Eerder was dit onderdeel van het blad A2/A76 Maatregelenpakket Limburg.

2016: na onherroepelijk Provinciaal Inpassingsplan is het project overgegaan naar de realisatiefase.

Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord

Gebied Limburg
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Voor de verdere ontwikkeling van Maastricht-Noord is een verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid en de daarmee samenhangende leefbaarheid van belang. De focus ligt hierbij op een versnelde verbetering van de Noorderbrug en het versterken van de alternatieve vervoerwijzen. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord is de afgelopen jaren een planvormingstraject doorlopen met de gebiedsontwikkeling Belvedère. De privaat-publieke samenwerking is vormgegeven in de vorm van een Wijk in Ontwikkelings-maatschappij (WOM Belvedère).

Oplossing De gemeente Maastricht heeft samen met de provincie Limburg en het Rijk afgesproken meerdere opties uit te werken om te komen tot een keuze voor het meest kosteneffectieve maatregelenpakket. Deze optie wordt geplaatst in het bredere perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord. De verbetering van het Noorderbrugtracé wordt gecombineerd met een pakket van maatregelen gericht op het stimuleren en versterken van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid.

Planning De planning is primair aan de regio.
2010: projectbesluit
2014: start realisatie
2018: oplevering

Financiën In het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' is overeengekomen dat het Rijk in totaal € 94 mln reserveert. Hiervan is € 10 mln beschikbaar gesteld in het kader van het Nota Ruimtebudget (Belvedère) en € 24 mln in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Naast de rijksbijdrage van € 60 mln voor het ruimtelijk pakket Maastricht-Noord (via de BDU), hebben de gemeente Maastricht en provincie Limburg zich garant gesteld voor de regionale bijdrage.

Politiek/bestuurlijk In de bestuurlijke overleggen MIRT (BO MIRT) voor- en najaar 2009 is afgesproken dat de onlosmakelijke samenhang tussen de deelprojecten van de benuttingsvariant moet worden aangetoond. In het BO MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over de te onderzoeken varianten en de financiering. Convenant: de afspraken uit het BO MIRT voorjaar 2010 zijn in juni 2010 vastgelegd in het convenant 'Bereikbaar-heidsimpuls Limburg'.

Uitvoering Medio 2014 is gestart met de aanbesteding in de vorm van design en construct. De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•	•				
Pol./Best.	•			•		

Toelichting op de wijzigingen

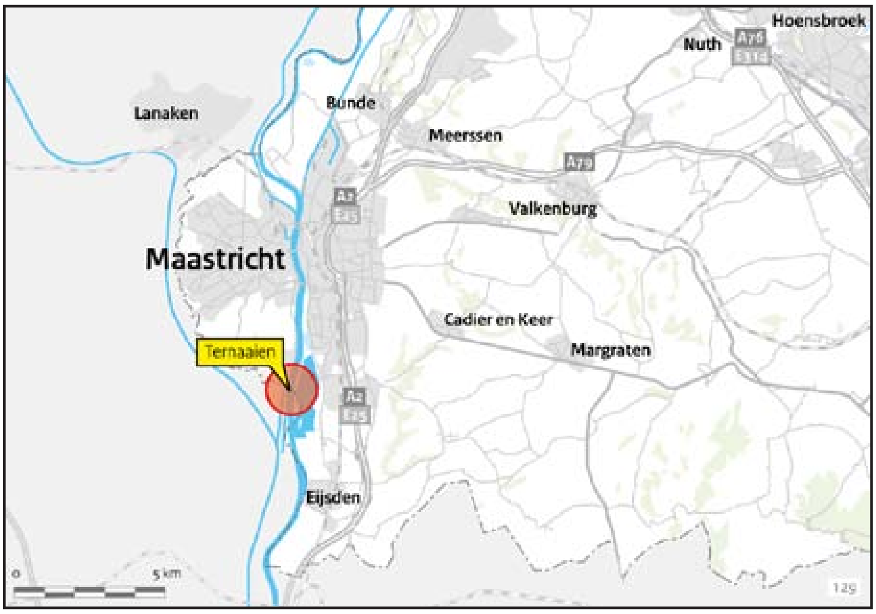
2011: in juni 2010 zijn in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' afspraken gemaakt over de rijks-reservering voor het project.

2012: afgesproken dat de rijksbijdrage via de BDU wordt uitgekeerd.

2014: het bestemmingsplan 'ontwerp uitwerkingsplan aanlanding Noorderbrug' heeft tot 18 maart 2013 ter inzage gelegen. Medio 2014 zal de aanbesteding afgerond zijn. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Bouw vierde sluiskolk Ternaaien

Gebied Limburg
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De scheepvaartverbinding tussen de Maasroute en het Albertkanaal (België), bestaande uit het sluiscomplex Ternaaien, heeft een te kleine schutcapaciteit, waardoor lange wachttijden voor de scheepvaart ontstaan. Bovendien is de betrouwbaarheid van het complex door de aanwezigheid van slechts één grote scheepvaartkolk kwetsbaar.

Oplossing Het vergroten van de schutcapaciteit door de bouw van een vierde sluiskolk met tegelijkertijd vergroting van de betrouwbaarheid.

Planning
2011: uitvoeringsbeslissing
2011: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Het project zal door Nederland en België (Wallonië) gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiskolk is € 10 mln (artikel IF 15.03.01) plus 50 procent van de planuitwerkingskosten, zijnde € 2,5 mln. De Europese Commissie subsidieert de planuitwerking voor 50%. Er vindt gelijke verrekening plaats tussen Nederland en Wallonië van deze subsidie. Voor de uitvoering ontvangt de Waalse overheid een Europese subsidie van 30 procent van de aanlegkosten.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: afspraken naar aanleiding van ministerieel overleg tussen Nederland en België d.d. 19 februari 2001 over de kolkbreedte en gelimiteerde Nederlandse bijdrage aan het project.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●			
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●				
Financiën						●
Pol./Best.						●

Toelichting op de wijzigingen

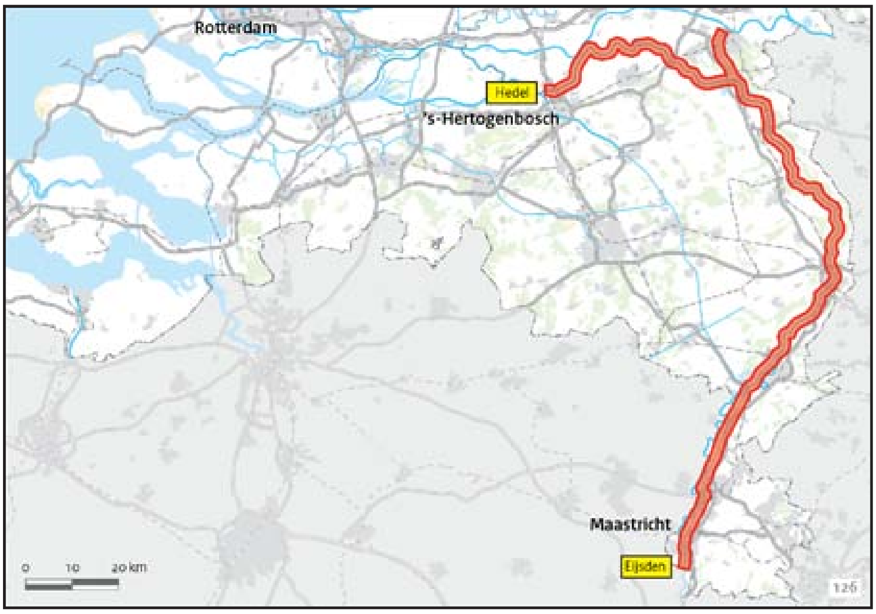
2011: uitvoeringsbesluit zal najaar 2010 worden genomen, waarna realisatie in 2011 start. In verband met Europese subsidie zal de aanleg worden versneld met als streefdatum voor oplevering december 2013.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Oplevering is vertraagd van eind 2013 naar begin 2015 vanwege vertraging in besluitvorming aanbestedingsprocedure door Wallonië. De gestelde termijn voor EU-subsidie is tevens verlengd naar 2015.

2013: de uitvoering is eind 2011 gestart.

Maasroute, modernisering fase 2

Gebied Limburg
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluizen. Tevens vormt het huidige vaarweg-profiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing Het project Maasroute (MoMaRo fase 2) heeft tot doel:

- Het realiseren van een klasse Vb vaarweg met een diepgang van 3,50 m op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien. Dit ter accommodatie van de autonome groei van het transport over water, alsmede het accommoderen van de moderne scheepvaart.
- Het realiseren van een doorvaarthoogte op het traject Weurt-Born van 9,10 m en een doorvaarthoogte van 7,00 m op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien.
- Het bevorderen van betrouwbare reistijden door het verminderen van oplopende wachttijden bij de sluizen. Dit door middel van capaciteits-, beschikbaarheids- en/of verkeersmanagementmaatregelen, met name te Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.
- Het realiseren van de verruiming van de bocht bij Elsloo. Deze maatregel is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan en aan dit project toegevoegd.
- Het aanleggen van twee passeervakken in het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo en het invoeren van verkeersmanagement op het Julianakanaal. Deze maartegel is van de planuitwerkingsfase naar de realisatie-fase gegaan.

Planning
2002: Tracébesluit
2005: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 716 mln, waarvan € 636 mln op artikel IF 15.03.01 en € 80 mln voor Sluis Limmel op artikel IF 15.04.

Uitvoering Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed, het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in E&C-vorm, de volgende pakketten worden aanbesteed in Design & Construct. In 2008 is een PPC uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbeste-ding van de keersluis te Limmel door middel van een DBFM-contract is gestart.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●	●		●	●
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: van de TEN-subsidie is € 72 mln verwerkt in het taakstellend budget.
2012: projectkosten aangepast door nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 81 mln) en met € 40 mln verhoogd vanuit het budget voor GVO, ivm het meenemen van geplande onderhoudswerkzaam-heden van de Maasroute.
2013: verbreding Julianakanaal wordt met een D&C contact in de markt gezet. Bij keersluis Limmel wordt de marktbenadering ingezet met een DBFM contract. Onderdeel Verruimen van de Bocht bij Elsloo is eind 2011 van planuitwerking naar realisatie gegaan. Daarom is het taakstellend budget verhoogd met € 34 mln.
2014: contract voor verbreding van Julianakanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.
2015: onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.
2016: blad is samengevoegd met het blad Maasroute/Julianakanaal, taakstellend budget van de projecten is opgeteld. Aanleggen van 'twee passeervakken' en 'verkeersmanagement' zijn medio 2015 overgegaan van planuitwerking naar realisatie. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedings-meevaller voor sluis Limmel van € 14 mln is in mindering gebracht op het taakstellend budget en aan de investeringsruimte toegevoegd.



Oost-Nederland

Visie

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel. Centrale ambitie voor Oost-Nederland is het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie, in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. Het landsdeel kent een zeer gevarieerd landschap; ruim 40% van de natuur in Nederland ligt ook in landsdeel Oost. In het gebied liggen corridors (weg, water, spoor) tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en noord- en oost Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis is de kracht van deze regio. Conform de SVIR manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agro & Food), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen en Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) en energie- en milieutechnologie. De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel spelen niet alleen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke kwaliteit maar kennen tevens een belangrijke opgave voor de waterveiligheid.

Hoofdopgaven

Versterking van het vestiging- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht van Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de economische kerngebieden belangrijk. Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu, het versterken van de campusvorming van de universiteiten en een goed aanbod aan vestigingslocaties zijn belangrijke voorwaarden. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking tussen kennisintensieve bedrijven en instellingen binnen en buiten Oost-Nederland en door het versterken van de 'triple helix' (onderwijs, ondernemers en overheid). De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. Naar verwachting stabiliseert de bevolkingsgroei als geheel in 2030, terwijl de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, blijven groeien. Als tegenbeweging zijn in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar (bijv. in de Achterhoek). Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en woningmarkt, het voorzieningenniveau en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Ook vergt het extra aandacht voor de bereikbaarheid van de grootstedelijke agglomeraties. Oost-Nederland wil haar energieopwekking op een toekomstbestendige, duurzame en innovatieve wijze laten plaatsvinden, zodat zij minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het versterken van de



economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) Oost-West corridors waar Nederland mee te maken heeft. De Noordzee – Baltisch gebied corridor (A1, IJssel, Twentekanalen en Berlijnlijn) en de Rijn – Alpen corridor (A12 en A15, Waal, ICE-verbinding Randstad-Duitsland en Betuweroute). Noord-zuid loopt er een verbindingszone tussen A1 en A12/A15 via A50. De twee corridors behoren tot het kernnet van het TEN-T (Trans-European Transport Network). De hieraan gelegen binnenhavens van Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer, zijn als Europese hoofd (core) binnenhavens aangemerkt. Oost-Nederland heeft de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland, door op multimodale knooppunten meer activiteiten te genereren die toegevoegde waarde leveren. Voor de corridors is de totstandkoming van één logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert, het uitgangspunt. De synergie tussen havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, zodat de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via binnenvaart en spoor wordt opgevangen. Het hoofdwegen- en het hoofdspoorwegennet heeft ook een regionale ontsluitende functie voor de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en Zwolle-Kampen. Oost-Nederland zet in op zowel het versterken en benutten van de corridors, alsmede op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke gebieden in Oost- en Noord-Nederland, Randstad, Duitsland, Brabant en Limburg.
Bij de watercorridors dienen oplossingen zowel het scheepvaartbelang als de hoogwaterveiligheid te borgen. De Rijntakken ondervinden namelijk steeds meer bodeminstabiliteit (erosie en verzanding). Rijk en regio moeten samenwerken om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren.

Wateropgave

In Oost-Nederland zullen maatregelen moeten worden getroffen om zowel het eigen grondgebied als de Randstad te blijven beschermen tegen hoogwater. Het Deltaprogramma heeft geleid tot een fundamenteel ander waterveiligheidsbeleid met nieuwe normen. De normen hebben een andere vorm (van overschrijdingskans naar overstromingskans) en een nieuwe hoogte. Daarmee worden de volgende doelen bereikt:

- Iedereen in Nederland achter een primaire waterkering krijgt ten minste een beschermingsniveau van 10-5 per jaar.
- Er wordt meer bescherming geboden op plaatsen waar sprake is van:
  1. grote groepen slachtoffers;
  2. en/of grote economische schade;
  3. en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur met nationaal belang.

Het streven is om in 2050 overal aan deze nieuwe normen te voldoen.

Uit analyses van de overstromingsrisico's voor heel Nederland blijkt dat ca. 75% van deze risico's in Nederland in het rivierengebied bestaan (Rijn en Maas). De nieuwe normering zal dan ook een grote

impact hebben voor Oost-Nederland. Daarnaast wordt rekening gehouden met hogere piekafvoeren in de toekomst. Uit voorzorg moet er ruimte langs dijken en rivieren blijven om 17.000 m^3/s in 2050 via de Rijntakken te kunnen afvoeren en 18.000 m^3/s in het jaar 2100. Om het beschermingsniveau te halen blijft preventie voorop staan, via dijken, stormvloedkeringen of rivierverruimende maatregelen. In specifieke situaties, waar dijkversterking zeer duur of maatschappelijk zeer ingrijpend is, zijn slimme combinaties met ruimtelijke inrichting en/of rampenbestrijding mogelijk om hetzelfde beschermingsniveau te bereiken. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben daarnaast de gezamenlijke ambitie dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht en bij (her)ontwikkelingen geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat als gevolg van een overstroming, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is.

Het waterveiligheidsbeleid in het rivierengebied berust op twee pijlers: dijkversterking en rivierverruiming. Een deel van de waterveiligheidsopgave is alleen met dijkverbeteringen op te lossen. Dit is het geval waar dijken niet sterk genoeg zijn. Voor piping worden in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) innovatieve methoden ontwikkeld om de impact en de kosten van maatregelen te beperken. Dijkversterkingen zijn ook nodig op plaatsen waar in de toekomst sprake is van bodemdaling of zeespiegelstijging. Een ander deel van de veiligheidsopgave in het rivierengebied is met zowel dijkverbetering als rivierverruiming op te lossen. Deze opgave vloeit voort uit hogere rivierafvoeren door klimaatverandering en de nieuwe normen. Door rivierverruiming kan worden voorkomen dat de waterstanden stijgen bij een toename van de rivierafvoer. Ook creëert het kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals natuur en recreatie. De opgave is het vinden van de optimale mix van dijkversterking en rivierverruiming per riviertak. Bij de definitieve uitwerking van maatregelen en de keuze van maatregelen spelen de bijdrage aan waterveiligheid, kosten, meekoppelkansen, overige baten en draagvlak een rol.

In Oost-Nederland liggen belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem-Nijmegen, Food Valley, Zwolle-Kampen en de Stedendriehoek. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid vergroten worden dan ook meerdere belangen meegewogen: natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatief medegebruik). De 'flessenhalzen' die steden vormen voor de rivier, creëren voor de wateropgave zowel een uitdaging als kansen, in combinatie met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling, zoals het geval is bij bijvoorbeeld de dijkteruglegging bij Lent.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Regio Arnhem Nijmegen (incl. Food Valley)

De belangrijkste opgave in de regio Arnhem Nijmegen is de versterking van het stedelijk en economisch kerngebied en realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, verbeteren van leefbaarheid en interne en externe bereikbaarheid (OV en weg). De regio Arnhem Nijmegen is de thuisbasis van Health Valley: het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt met name samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (Red Med TechHighway). Ambitie is uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van Life Sciences & Health.

De regio Arnhem-Nijmegen kent daarnaast een zeer sterke energiesector, met vanouds toonaangevende energie-instellingen als TenneT en Alliander naast mondiale spelers als DNVGL (voorheen KEMA), en een rijk geschakeerd MKB met innovatieve producten zoals flexibele zonnecelfolie, (waterstof-)elektrische aandrijflijnen en E-laadinfrastructuur.

Tevens is er een internationaal modecluster in Arnhem gevestigd. In de regio Arnhem Nijmegen zijn tot 2040 nog ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte. De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormt de belangrijkste oorzaak van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegennet. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk een (robuust) toekomstbeeld van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio Arnhem Nijmegen. Daarvan afgeleid wordt onderzocht welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen aansluitend op het al reeds ingezette maatregelenpakket conform Beter Benutten en de doortrekking van de A15.

De regio Food Valley bestaat sinds 2011 uit een samenvoeging van de regio's WERV en De Vallei; er werken nu acht Gelderse en Utrechtse gemeenten in dit kader samen. Belangrijkste opgave in de Food Valley is het uitbouwen van de (inter)nationale concurrentiepositie van het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) op het gebied van gezonde en duurzame voeding en leefomgeving, in aansluiting op de topsector Agro & Food. Hiertoe is een MIRT onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat goede samenwerking, een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat en goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en –valorisatie en economische branding naast goede verbindingen van belang zijn.

Oost-Nederland

Regio Twente

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid in Hengelo - het Kennispark met de Universiteit Twente in Enschede - voormalige Luchthaven Twente als Technology Base Twente - het Hightech Systems Park Hengelo (Thales Campus) - en de logistieke sector in Twente (met Goederenoverslag van en naar de Twentekanalen). Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit. In Twente is in de afgelopen jaren een belangrijk cluster nanotechnologie in de topsector High Tech Systemen en Materialen ontstaan. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT), in samenwerking met overheden en het bedrijfsleven, als incubator en innovator. Projecten als het Kennispark Twente, het WTC in Hart van Zuid en het Hightech Systems Park in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding en verbeteringen van de infrastructuur (A1, N35, N18, Twentekanalen, etc.) en de gebiedsontwikkelingsplannen op het luchthaventerrein ondersteunen deze strategie ruimtelijk en bedrijfsmatig. Aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, capaciteitsuitbreidingen op A1, uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, dragen bij aan de goede bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst.

De uitvoering van de plannen voor een burgerluchthaven Twente is gestaakt en inmiddels wordt gewerkt aan alternatieve functies en invulling van dit gebied waarmee de economische ontwikkeling van Twente een positieve impuls zal krijgen. Daarnaast hebben de regionale overheden samen met maatschappelijke partners een ontwikkelingsperspectief voor de Netwerkstad Twente (Almelo, Borne, Hengelo, Enschede, Oldenzaal) ontwikkeld, waarin de economische speerpunten High Tech Systemen en Materialen, Logistiek en toerisme een ruimtelijke vertaling hebben gekregen om de komende jaren te werken aan verbeteren van het benodigde vestigingsklimaat.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Het beter benutten van de totale capaciteit van de bestaande corridor A15 in het rivierengebied (water, spoor, weg) en het onderzoeken van de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor, is voor dit gebied een belangrijke vervolgopgave. Tenslotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs het assenkruis A2/A15 en de achterlandverbindingen) beter te benutten (logistiek), om daarmee de regionale economie verder te stimuleren en te ontwikkelen. Aandachtspunt is het in stand houden van de bevaarbaarheid van de Waal, Rijn en IJssel; door klimaatverandering en waterveiligheidsingrepen staat deze onder druk.

Zwolle-Kampen Netwerkstad

Zwolle-Kampen Netwerkstad en omgeving is een regio met aantrekkingskracht voor instellingen en bedrijven. Om dit vast te houden moet voorkomen worden dat er nieuwe bereikbaarheidsopgaven, met name op het gebied van spoor ontstaan. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle, met de verplaatsing van het busstation naar de andere zijde van het station, is daarbij voor de regio een essentiële opgave. In combinatie hiermee wordt het project Zwolle Spoort uitgevoerd. Onderdeel hiervan is de aanpak van het knelpunt bij Herfte en de aanleg van een extra perronspoor voor de treindienst naar Enschede. De economische en demografische groeiopgave van Zwolle-Kampen komt in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJssel-Vechtdelta. Keuzes en nieuwe functiecombinaties zijn nodig om de gevolgen van flexibilisering van het IJsselmeerpeil en rivierverruiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

Regio Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen

Het Assenkruis van A1 en IJsselzone vormt de kern van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en verbindt de regio met de andere stedelijke regio's in Oost-Nederland. Het Assenkruis wordt versterkt door een combinatie van infrastructurele en waterveiligheidsmaatregelen en gebiedsontwikkeling.

De Stedendriehoek heeft een veelzijdige, brede economie, mede door de multimodale bereikbaarheid. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de Stedendriehoek een sterke maakindustrie. Deze maakindustrie is nauw verbonden met diverse economische topsectoren in omliggende regio's (Twente, Arnhem Nijmegen). Hierdoor leidt nieuwe kennis tot innovatieve diensten en producten. De Stedendriehoek wil haar maakindustrie toespitsen op producten en diensten vanuit CleanTech. Daarnaast wordt ingezet op de opschaling van innovaties in duurzame energie. De bovengemiddelde exportpositie en de vestiging van vele internationale ondernemingen onderstrepen de verknoping van de regio in (inter)nationaal verband. Een belangrijke gezamenlijke opgave is het versterken van het vestigingsklimaat. Partnerschap is hierbij nodig met oog op synergie in investeringen in (rijks)infrastructuur en de bestuurlijke complexiteit in verband met de ligging in twee provincies.

Voor het behoud en versterking van de economische structuur is een goede multimodale bereikbaarheid van de Stedendriehoek een van de belangrijkste factoren. Dit geldt zowel voor de oost-west (m.n. A1 corridor) als de noord-zuidverbindingen. De Stedendriehoek ligt op het kruispunt van het Nationaal Kernnet Logistiek. Dit kruispunt behoeft blijvende aandacht om ervoor te zorgen, dat de doorstroming op de A1 corridor niet in gevaar komt.

Regio Achterhoek

De Achterhoek wordt geconfronteerd met ingrijpende demografische (ontgroening, vergrijzing, huishoudensdaling en afname beroepsbevolking) en economische ontwikkelingen (recessie, schaalvergroting). Dat stelt de partners in het gebied voor lastige

keuzes die noodzaken tot bundeling van krachten en slimme verbindingen op (boven)regionale schaal. Op 2 juli 2014 is door ondernemers, maatschappelijke organisaties, gemeenten en provincie de Uitvoeringsagenda ondertekend. De focus ligt op:

- Werken: de kracht van de Achterhoek zit in innovatieve en duurzame maakindustrie (metaal, agrofood). De zorg is de grootste werkgever.
- Wonen: keuze waar wel en waar niet meer geïnvesteerd wordt in wonen en voorzieningen; herbestemmen, vrijgeven of sloop bestaand vastgoed.
- Bereikbaarheid: organiseren maatwerk voor veilige en betrouwbare bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen binnen en buiten de Achterhoek, fysiek èn digitaal.

Zie voor gebiedsagenda Oost-Nederland:

Opgaven Oost-Nederland

Algemeen

Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

High Tech Systemen & Materialen

Energie

Creatieve Industie

Life Sciences & Health

Agro & Food

Binnenhaven van (inter)nationale betekenis

Kennis

Regionaal

Agro & Food

Greenport

Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Verstedelijking

Extensivering

Regionaal

Stedelijke vernieuwing / transformatie

Uitleg

Bereikbaarheid

Hoofdwegennet

Opgave hoofdwegennet

Nieuwe verbinding hoofdwegennet

Hoofdspoorwegennet

Opgave hoofdspoorwegennet

Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer

OV-knooppunt

Hoofdvaarwegennet

Opgave hoofdvaarwegennet

Opgave brug

Corridor achterlandverbinding

Regionaal

(Belangrijke) regionale weg

Opgave belangrijke regionale weg

Samenhangend HOV-netwerk

Opgave brug

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

EHS op land (herijkt)

Natura 2000 - land

Natura 2000 - water

Nationaal Park

Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

Primaire kering - voldoet niet

Primaire kering - nader onderzoek

Primaire kering - voldoet

Piekafvoer / Afwatering

Afvoerverdeling

Peilbeheer IJsselmeer

Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer

Berging (zoekgebied)

Droogtegevoelig gebied: geen wateraan-voer uit hoofdwatersysteem mogelijk

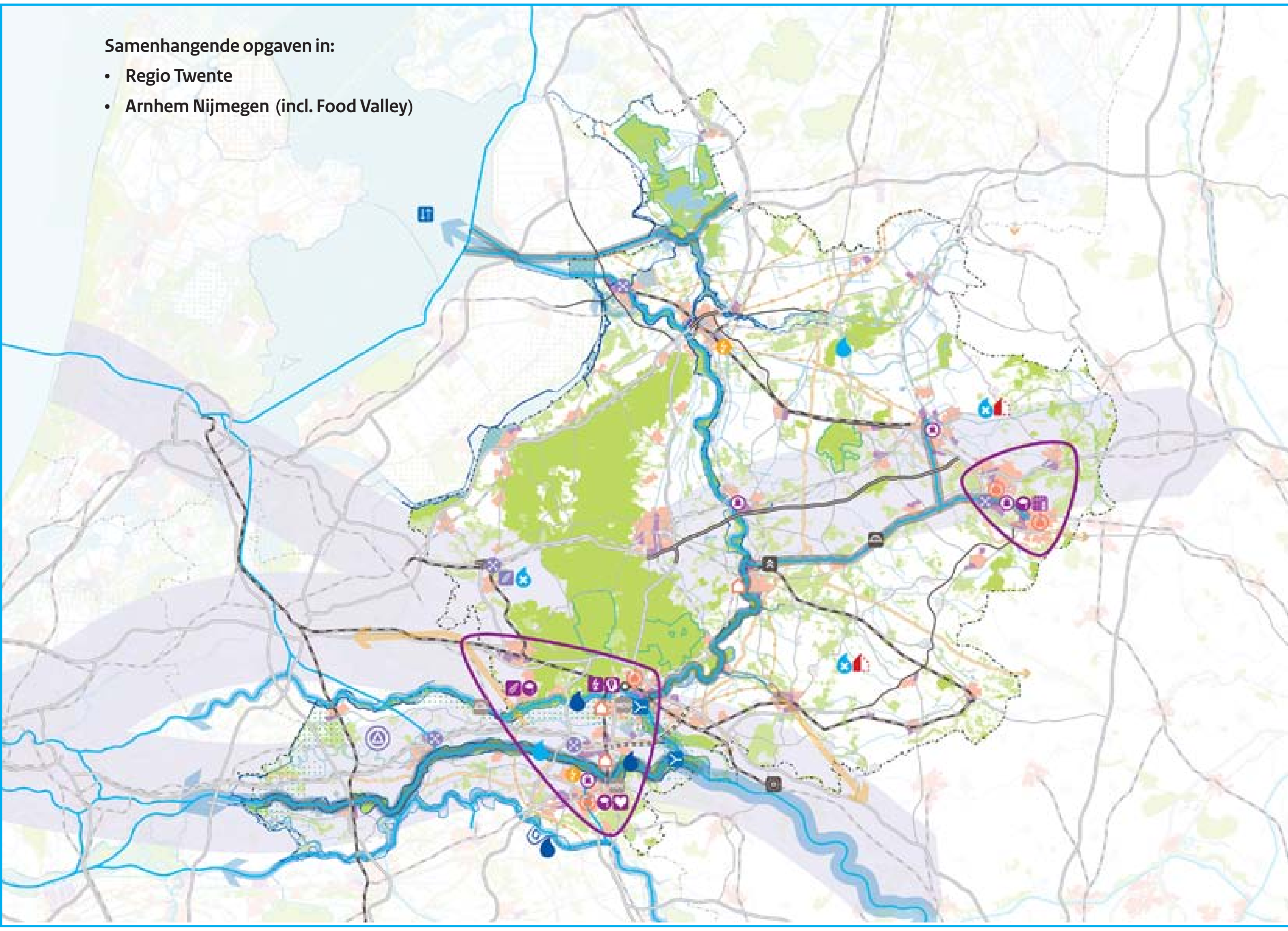
Energie

(Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteits-productie > 500MW

Hoogspanningsleiding >220kV

Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV

Buisleidingenstrook


Samenhangende opgaven in:
• Regio Twente
• Arnhem Nijmegen (incl. Food Valley)

MIRT ONDERZOEKEN

1. Arnhem Nijmegen
2. Bruggen over de Twentekanalen
3. Corridor Oost (goederenvervoer)
4. IJssel-Vechtdelta

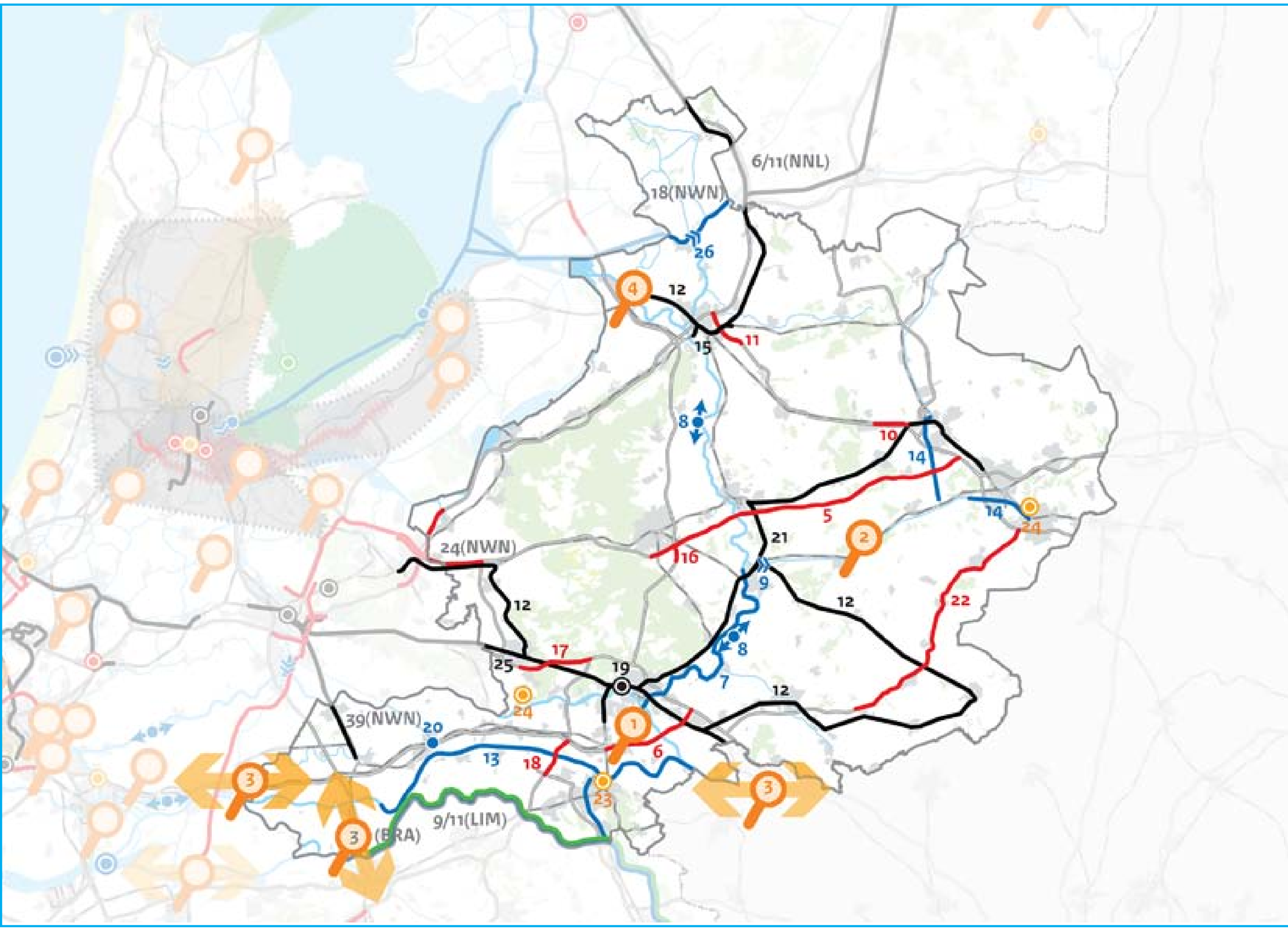
PLANUITWERKING

5. A1 Apeldoorn-Azelo
6. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
7. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
9. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
10. N35 Nijverdal-Wierden
11. N35 Zwolle-Wijthmen
12. Quickscan decentraal spoor Oost-Nederland
13. Toekomstvisie Waal
14. Twentekanalen, verruiming (fase 2)
15. Zwolle-Herfte

REALISATIE

16. A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen
17. A12 Ede-Grijsoord
18. A50 Ewijk-Valburg
19. Arnhem Centraal (NSP)
20. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
21. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
22. N18 Varsseveld-Enschede
23. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
24. Sterke regio's: Oost-Nederland
25. Traject Oost
26. Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Projecten Oost-Nederland



Legenda

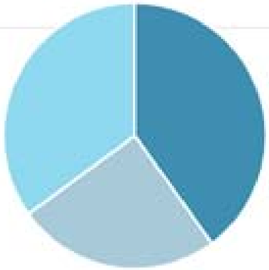
- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- Sluis
- Ligplaats
- Integrale ontwikkelingen
- Water

* (LIM)
* (NNL) Regio-overschrijdende projecten;
* (NHUF) zie kaart betreffende regio


Sluis Eefde

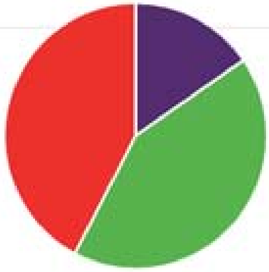
Infographic Oost-Nederland

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



Wegen	8
Spoor/OV	5
Vaarwegen	7
Water	0

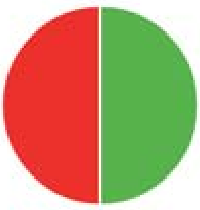
Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



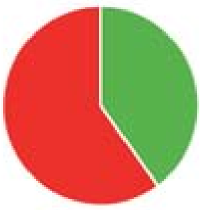
Onderzoek	4
Verkenning	0
Planuitwerking	11
Realisatie	11

Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**

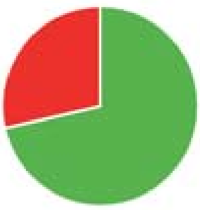
Wegen



Spoor/OV



Vaarwegen



Water

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	4	4
Spoor/OV	0	0	2	3
Vaarwegen	0	0	5	2
Water	0	0	0	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

26

Totaal aantal projecten

Arnhem Nijmegen

Gebied Oost-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van 2012 hebben de regio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland en het Rijk afgesproken een gebiedsgericht MIRT Onderzoek uit te voeren naar de economische meerwaarde van het bereikbaar houden van de regio Arnhem Nijmegen op middellange en lange termijn. Aanleiding voor het gebiedsgericht MIRT Onderzoek in de regio Arnhem Nijmegen is dat ondanks capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet, de inter- en intraregionale bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen problematisch blijft, door o.a. de specifieke ligging, toenemende druk op de toegang tot de steden en pendel. Gezien de consequenties daarvan voor de verdere ontwikkeling van de economische potenties (waaronder topsectoren) in dit gebied en voor de doorstroming van het verkeer op de corridor naar Duitsland, is besloten tot een gezamenlijk gebiedsgericht MIRT Onderzoek.

Doel van dit MIRT Onderzoek is om eerst een (robuust) toekomstbeeld te schetsen van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio, waarbij aandacht wordt besteed aan de economische analyse en ontwikkeling (topsectoren), de woningbouwopgave, de stedelijke bereikbaarheid en de doorstroming en betere benutting van de achterlandverbindingen. Vervolgens wordt daarvan afgeleid aangegeven welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen.

In het voorjaar van 2015 hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Arnhem en Nijmegen en van Gedeputeerde Staten de Integrale MIRT-Agenda stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen vastgesteld. Bij dit proces zijn de regiogemeenten, alsmede vertegenwoordigers van onderwijs- en kennisinstellingen en ondernemers via de 'keygroup' van de Triple Helix, betrokken geweest. Het resultaat is een gedeelde integrale agenda van het stedelijk netwerk op de ruimtelijk-economische ontwikkeling en bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen voor de middellange en lange termijn, die richting geeft aan beslissingen op het gebied van mobiliteit, ruimte en economie.

In 2015 wordt vanuit de integrale MIRT-Agenda stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen een concrete Uitvoeringsagenda opgesteld.

Planning
2015: Uitvoering en afronding van het onderzoek.

Betrokkenen De regio Arnhem Nijmegen (trekker), provincie Gelderland, IenM en regiogemeenten.

Projecthistorie

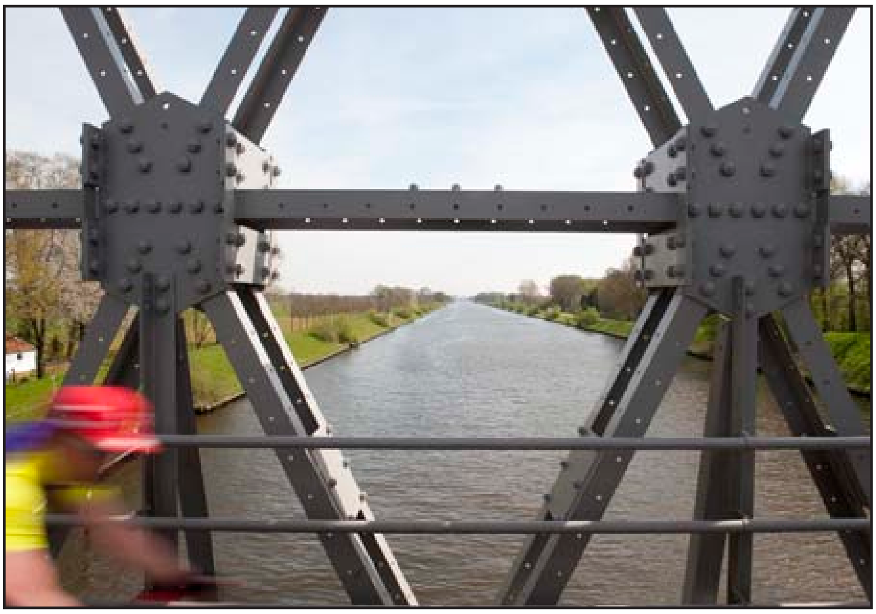
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bruggen over de Twentekanalen

Gebied Oost-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In juni 2013 heeft het Rijk de regionale wegbeheerders geïnformeerd dat een deel van de bruggen over de Twentekanalen, die rond de jaren 1950 zijn gebouwd, onvoldoende draagkracht hebben om het huidige zwaar verkeer te kunnen faciliteren. De regionale wegbeheerders is gevraagd om passende maatregelen te treffen om de functionaliteit van de brug en het gebruik van de brug met elkaar in overeenstemming te brengen. Een beperking op de bruggen leidt er echter toe dat zwaar verkeer over alternatieve routes moet rijden, en daarmee extra kilometers moet maken en langer onderweg is. Daarnaast zijn er ook negatieve consequenties voor de omgeving, waaronder de verkeersveiligheid in dorpskernen. Rijk en regio zijn samen een MIRT Onderzoek gestart naar de mogelijke consequenties en de oplossingen voor de problemen die ontstaan.

Planning In 2015 is een overeenkomst gesloten om enkele bruggen te versterken. Realisatie is voorzien vanaf 2015.

Betrokkenen Ministerie IenM, provincie Overijssel, gemeente Hof van Twente en gemeente Lochem. Het regionale bedrijfsleven en landbouwbedrijven zijn betrokken in een klankbordgroep.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Goederencorridor Oost

Gebied Oost-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In het bestuurlijke overleg MIRT van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan het projectplan voor het MIRT Onderzoek Goederencorridor Oost (Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland).

In de Gebiedsagenda Oost is het versterken en benutten corridors een van de drie hoofdopgaven. Het MIRT Onderzoek geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk van de Topsector Logistiek, om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat de modaliteiten:
- De weg (A15)
- Het spoor (Betuweroute)
- De binnenvaart (Waal)

Delen van de corridor liggen op de Rhine-Alpine, North Sea Baltic en North Sea-Mediterranean corridors van het TEN-T netwerk.

Het primaire doel van het onderzoek is het met stakeholders gezamenlijk maken van een ontwikkelstrategie voor de toekomst van de multimodale goederenvervoercorridor Oost die inspeelt op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Profit en Planet) en daarmee bijdraagt aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de (regionale) concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk.

Hierbij speelt het stimuleren van:
- optimaal en flexibel gebruik van het bestaande infrastructuurnetwerk (weg, rail, water);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk;
- benutting van kansen voor de (regionale) economie en duurzaamheid;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

Het MIRT Onderzoek zal zich richten op de korte (2016), middellange (richting 2020) en lange termijn (richting 2030).

Planning (globaal)
Januari 2015: plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijke regiegroep
Januari 2015: start MIRT Onderzoek
2016: afronding MIRT Onderzoek

Betrokkenen Rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL), Transport en Logistiek Nederland (TLN), TNO en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Oost.

Projecthistorie

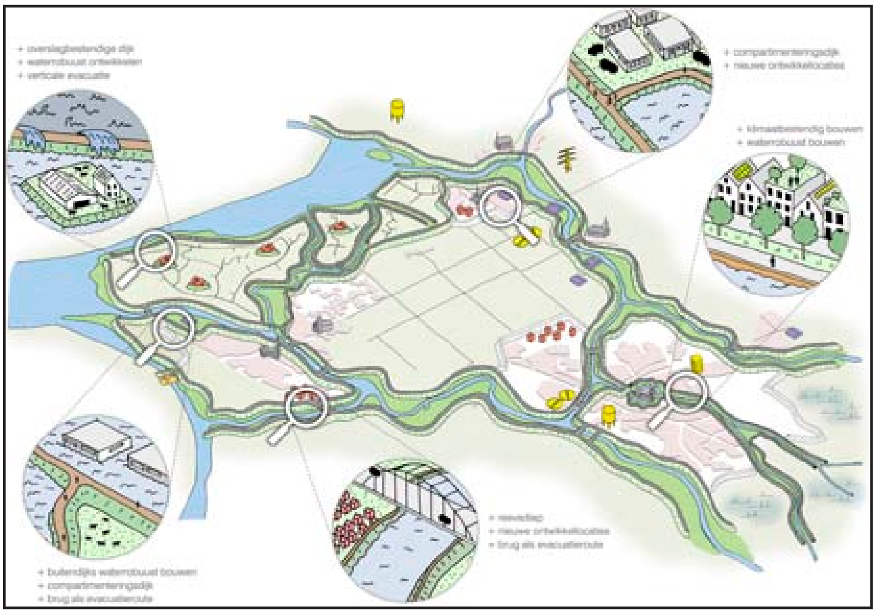
	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

IJssel-Vechtdelta

Gebied Oost-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Het MIRT Onderzoek IJssel-Vechtdelta is gericht op het realiseren van een duurzame, waterveilige en klimaatbestendige IJssel-Vechtdelta volgens het concept van meerlaagse veiligheid. De grootste innovatie is de wijze van samenwerking. De focus ligt op het verbinden van belangen en opgaven van waterschap, veiligheidsregio, gemeenten, provincie en Rijk samen met ondernemers, inwoners, maatschappelijke organisaties en onderwijsinstellingen. Deze werkwijze levert interessante integrale projecten op. Een voorbeeld is het project waterkerende geluidswal Stadshagen. In dit project is een geluidsopgave slim gekoppeld aan een wateropgave. Hierdoor wordt deze Zwolse woonwijk tegen beperkte meerkosten extra beschermd tegen hoogwater voor het geval de dijk bezwijkt. Op deze manier worden de gevolgen van een eventuele overstroming beperkt en wordt de hersteltijd na een overstroming verkleind. De IJssel-Vechtdelta is - naast Marken en Dordrecht - één van de drie pilots voor meerlaagsveiligheid, die in 2015 worden geëvalueerd. Het MIRT Onderzoek IJssel-Vechtdelta leidt tot een integrale uitvoeringsstrategie, die in het najaar van 2015 gereed is. Dan worden ook de vervolgstappen bepaald. Het MIRT Onderzoek zal aanbevelingen doen gericht op de verbetering van de samenhang van maatregelen voor dijkversterking, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing.

Planning
Fase 1: november 2013 – oktober 2015
Opstellen integrale strategie meerlaagse veiligheid.

Betrokkenen Provincie Overijssel, ministerie IenM, de gemeenten Zwolle, Kampen, Zwartewaterland, waterschap Groot Salland en de veiligheidsregio IJsselland.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				●		
Planning			●			
Financiën						
Pol./Best.					●	

Opgave De hoogwaterproblematiek leidt tot meer ruimte voor de rivier, de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructurerings-opgave moet de milieudruk verminderen en bedrijven meer ruimte bieden. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een ca. 33 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.100 woningen en 20.000 m2 schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Planning
2009: Start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021. Dit wordt verschoven naar 2027.

Financiën Taakstellend: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Uitvoering Gebiedsontwikkeling Handelskade: op 14 maart 2014 is de eerste paal geslagen en is de start van de bouw van 540 appartementen, 4.000 m2 commerciële ruimten (restaurants en bedrijfsruimten) en 550 gebouwde parkeerplaatsen een feit. Inmiddels is in 2015 in het deelgebied Koningsdaal gestart met de bouw van circa 500 woningen. De minister van IenM stelt de beschikking volgens de nieuwe planning vast op 31 december 2027.

Toelichting op de wijzigingen

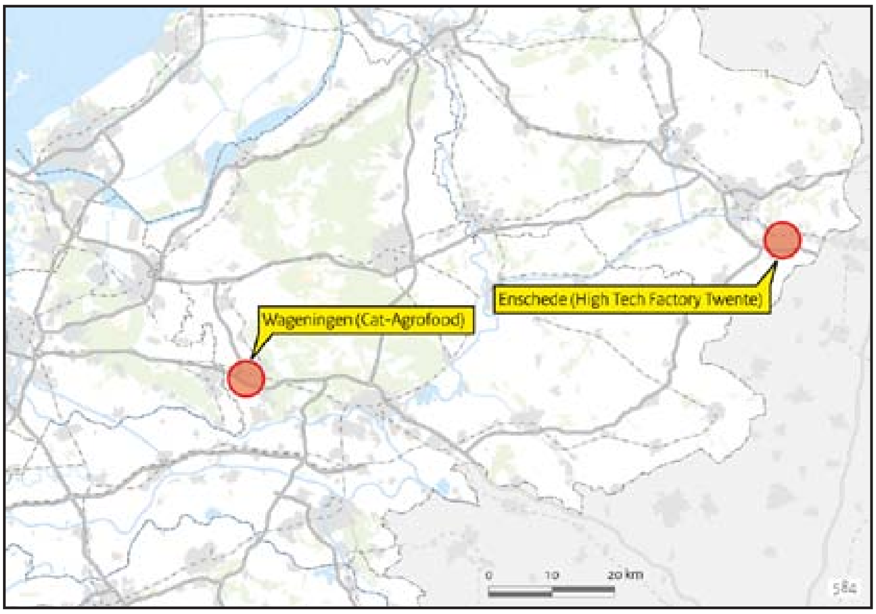
2013: de voltooiing is 3 jaar opgeschoven door gewijzigde economische omstandigheden. In de periode waarin het bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een woonomgeving dient in voldoende mate sprake te zijn van een levendige en leefbare situatie. In 2013 is het voormalige fabriekspand van de Honig middels het instrument Tijdelijk Anders Bestemmen TAB) ingezet voor tijdelijke initiatieven (met name kunst en cultuur). (maximaal 8 jaar). In november 2013 is de stadsbrug De Oversteek geopend.

2014: het aantal te realiseren woningen in Waalfront is neerwaarts bijgesteld om zodoende meer grondgebonden woningen te kunnen bouwen. De realisatie van een nieuw WOII museum in industrieel erfgoed De Vasim, maakt als gebiedstrekker onderdeel uit van de stedelijke ontwikkeling Waalfront.

2015: de uitvoering van gebied Handelskade is begonnen. Voltooiing is 6 jaar opgeschoven doordat organisatie gebiedsontwikkeling in de plaats is gekomen van blauwdruk. Hiertoe is in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven door de minister van IenM.

Sterke regio's: Oost-Nederland

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie EZ
Fase Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Oost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het Sterke regio budget van het Fonds Economische Structuurversterking (FES):

- High Tech Factory Twente (€ 7,6 mln). In Twente zijn ruim veertig spin-off-bedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Begin 2014 is het project voor wat betreft de productiefaciliteit volledig afgerond. De periode van medefinanciering van het Rijk in het apparatuurfonds High Tech Fund is door EZ verlengd van 2013 naar 2017. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.
- Cat-AgroFood Wageningen (€ 12,4 mln). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij Cat-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scan of electronenmicroscoop. 'Sharing research facilities' is een belangrijke pijler van Wageningen Campus.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		
Planning						•
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Oost-Nederland (Cat- AgroFood Wageningen).

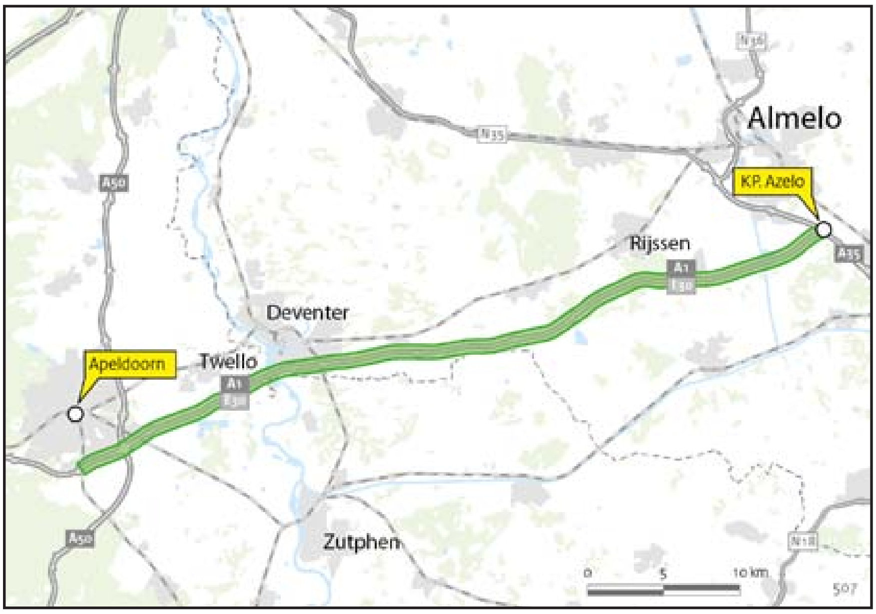
2012: op grond van het regeerakkoord zijn voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen.

2014: High Tech Factory: op 16 mei 2013 is op de campus de productiefaciliteit met zo'n 5.000 m^2 aan cleanrooms, laboratoria en kantoorruimtes geopend. Hiermee beschikken bedrijven actief in micro- en nanotechnologie over hoogwaardige faciliteiten om opschaling in productievolume te realiseren. Cat-AgroFood: er is geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten en apparatuur van Wageningen UR is ingebracht. Via een extern te benaderen database is inzichtelijk welke apparatuur beschikbaar is.

2016: Cat-AgroFood: het direct toegankelijk maken van onderzoeksfaciliteiten van Wageningen UR blijkt een belangrijke factor in het verbeteren van het vestigingsklimaat en een duidelijke stimulans voor interactie tussen onderzoekers van verschillende organisaties vaak leidend tot samenwerking en innovatie. De projectperiode loopt door tot en met 2017 met een nieuwe beschikking per 1 mei 2015. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.

A1 Apeldoorn-Azelo

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De bereikbaarheid van de A1-zone (het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan) is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van belang voor de economische ontwikkeling. De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de streefwaarden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Oplossing Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met één rijstrook. Bij Deventer wordt gebruik gemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaat in de nieuwe situatie 2x4 op het westelijke deel en 2x3 op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Planning Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.
2017: Tracébesluit
2017: start realisatie fase 1 (Twello–Deventer en Deventer-Oost–Rijssen)
2019-2021: openstelling fase1
2024: start realisatie fase 2 (Apeldoorn-Twello, Deventer-Deventer-Oost en Rijssen-Azelo)
2026-2028: openstelling fase 2

Financiën Taakstellend budget: € 421 mln (inclusief bijdrage regio: € 115 mln). Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 mln voor. Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten gelegen binnen de A1-zone betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT-verkenning is er overeenstemming over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek).

Projecthistorie

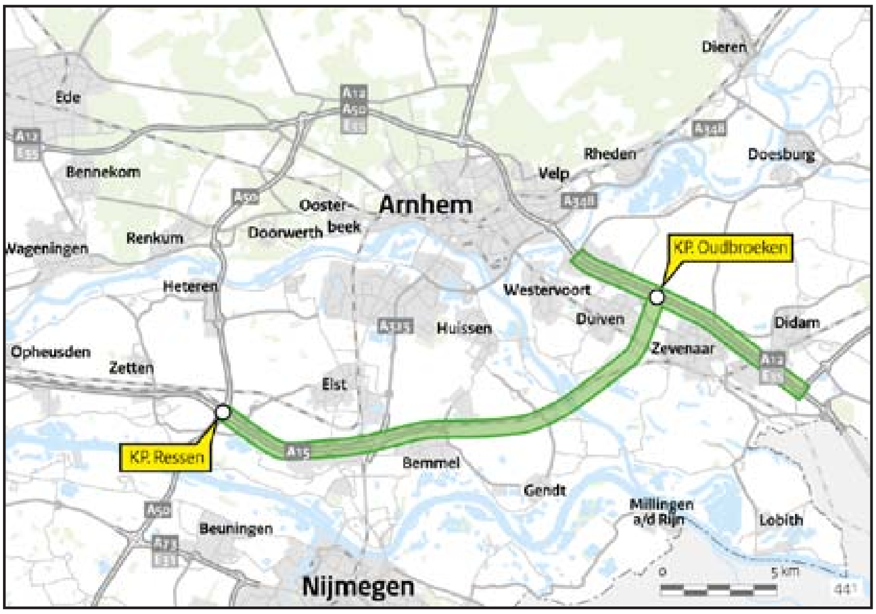
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing					●	
Planning					●	
Financiën					●	
Pol./Best.					●	

Toelichting op de wijzigingen

2015: de minister heeft in het najaar 2013 het voorkeursalternatief vastgesteld. Het project is daarmee overgegaan naar de planuitwerkingsfase. De bestuurlijk afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst en tevens is het taakstellende budget vastgesteld.

A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12 en de A15 ten zuiden en oosten van Arnhem.

Oplossing De doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Tevens worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

Planning
2016: Tracébesluit
2016: start realisatie
2019-2021: openstelling

In het najaar 2015 zal na overleg met de regio en bij het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) de planning voor realisatie en openstelling worden herijkt. Om tolheffing mogelijk te maken zal er gelijktijdig met het OTB een (ontwerp)tolbesluit genomen moeten worden.

Financiën Taakstellend budget: € 840 mln (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 285 mln door tol worden opgebracht. Artikel IF 12.03.02 en IF 18.13.

Politiek/bestuurlijk In januari 2012 heeft de minister van IenM het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte (-3 meter) ligging tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, 2011-2012, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen en in de aanbesteding wordt de markt uitgedaagd om bij Groessen een geheel verdiepte ligging binnen budget aan te bieden. De provincie Gelderland draagt aan dit project en het project A12 Ede-Grijsoord in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijspeil 2011). In juli 2013 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst ondertekend. In april 2015 is het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 voor behandeling aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze wet maakt het mogelijk om een Tracébesluit, inclusief een tolbesluit, te kunnen nemen. In juli 2015 zijn de schriftelijke vragen van de Tweede Kamer over het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 beantwoord.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd, waaruit volgt dat DBFM geadviseerd wordt als contractvorm.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 15, 21 en 47 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•	•		
Planning				•		•
Financiën		•				
Pol./Best.	•		•	•		

Toelichting op de wijzigingen

2011: omdat op basis van recente ramingen het budget niet toereikend is, inventariseren het rijk en de regio de mogelijkheden voor oplossing hiervan.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 110 mln).

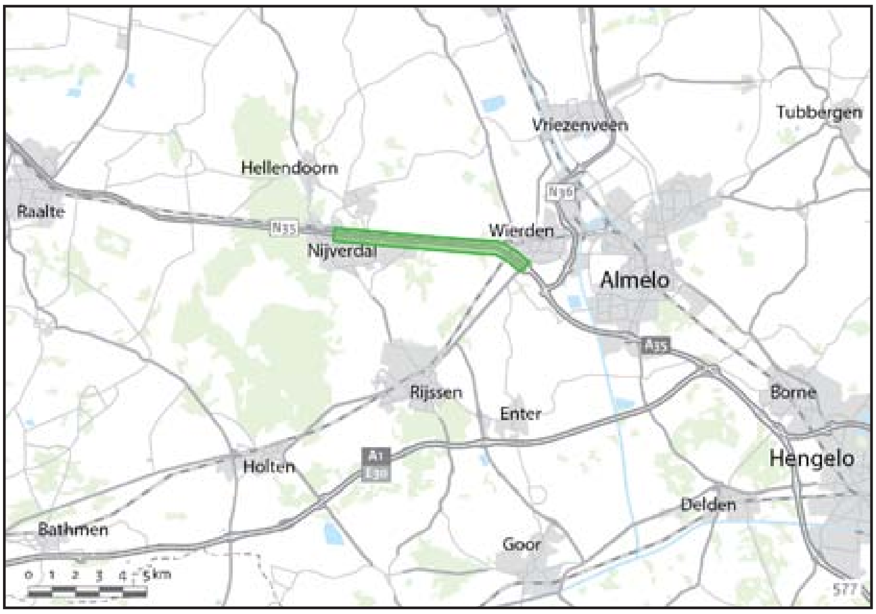
2013: de minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is in overleg met Tweede Kamer het standpunt aangepast.

2014: planning is herijkt na vaststelling van het gewijzigd standpunt en het aanhouden van besluitvorming ten tijde van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012.

2016: in mei 2015 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het Tracébesluit verschuift naar 2016.

N35 Nijverdal-Wierden

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming op het traject Nijverdal en Wierden is kwetsbaar. Tevens ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2 autoweg geschikt voor 100 km/uur. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Oplossing Aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdal in Wierden van een 2x1 weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2 weg, waarbij in Nijverdal een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting is voorzien en bij Wierden een ongelijkvloerse aansluiting.

Planning De planuitwerking wordt gestart, waarbij de planning nader wordt uitgewerkt. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), is eind 2017 voorzien.

Financiën TTaakstellend budget: € 122 mln (inclusief bijdrage regio: € 72 mln). Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Vanaf 2010 is gestart met een Verkenning. In de Verkenning zijn meerdere alternatieven onderzocht, waaronder een variant op initiatief van een aantal omwonenden. Op 2 maart 2015 is het voorkeursalternatief vastgesteld (Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal). De Noordvariant is opnieuw in beeld gekomen op initiatief van omwonenden en de regionale overheden. De afspraken met de regio zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De kosten voor de ongelijkvloerse kruising komen voor rekening van de regio.

Projecthistorie

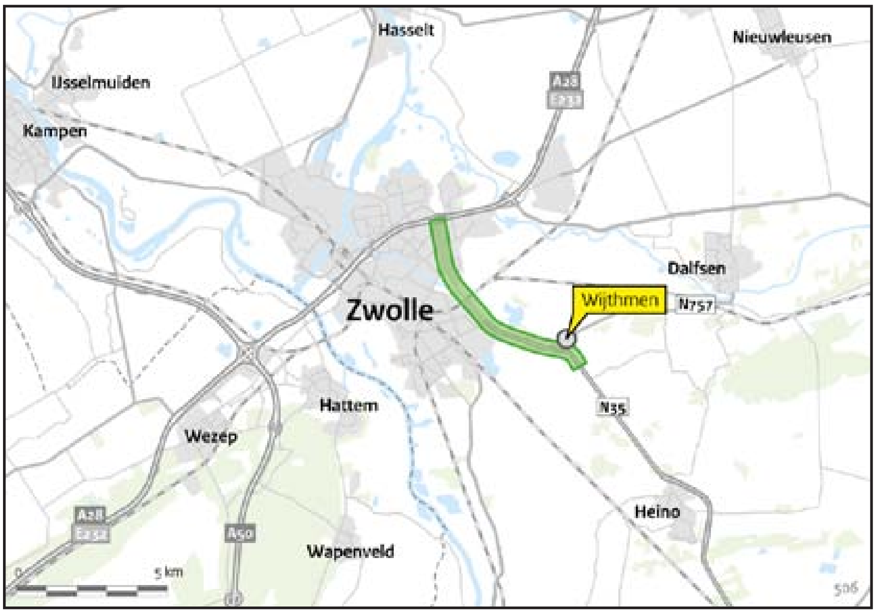
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						●

Toelichting op de wijzigingen

2016: gezamenlijk met de regio is het voorkeursalternatief vastgesteld en is het project overgegaan naar de planuitwerkingsfase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen Rijk en regio voor het project vastgelegd

N35 Zwolle-Wijthmen

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op de N35 Zwolle-Wijthmen doet zich door de groei van autoverkeer met name in de spits vertraging voor. Daarnaast moet de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd worden.

Oplossing Een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, grotendeels op bestaand tracé. Er is sprake van een beperkte omleiding bij Wijthmen. De snelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

Planning
2015: Tracébesluit
2017: start realisatie
2017-2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 48 mln (inclusief € 29 mln bijdrage provincie Overijssel). Artikel IF 12.03.02.

Politiek/bestuurlijk Door het amendement Hofstra/Van Hijum (TK 30800 A, nr 43) is € 16 mln beschikbaar gesteld voor dit project. Door het Rijk is een extra bijdrage van € 6 mln toegezegd tijdens het bestuurlijke overleg MIRT najaar 2008. In 2012 is spanning ontstaan tussen raming en budget. Er is overeenstemming bereikt over de oplossing: het doorvoeren van versoberingen en een extra budget van het Rijk van € 1,6 mln. Bestuurlijk is afgesproken dat daarnaast nog € 1 mln door het Rijk van Beheer en Onderhoud naar realisatie zal worden overgeboekt en staat de regio garant voor € 0,5 mln extra. In juni 2013 zijn bovenstaande afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst. In 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) vastgesteld en op 15 juni 2015 is het tracébesluit vastgesteld.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning			●	●		●
Financiën		●	●	●		
Pol./Best.				●		

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7,7 mln).

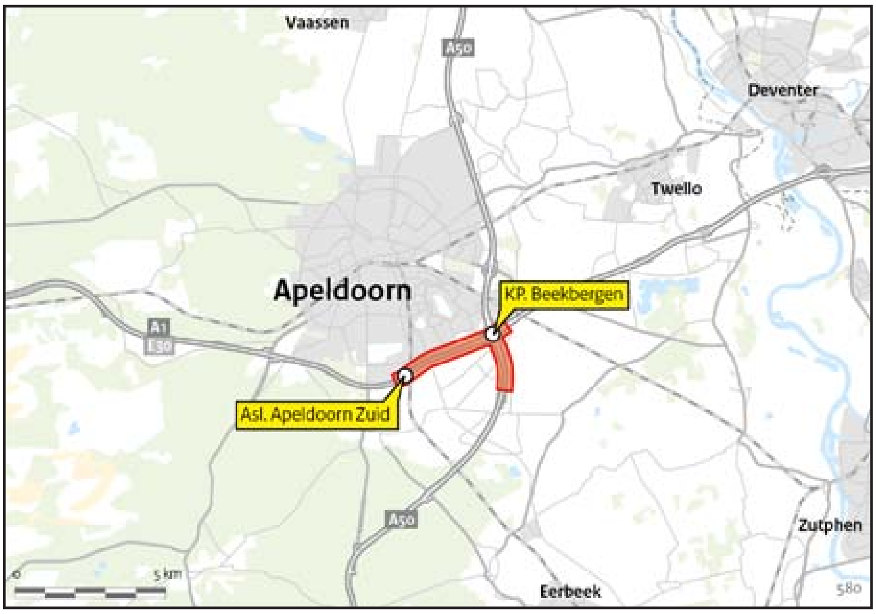
2013: ten gevolge van het oplossen van de spanning tussen budget en raming en de noodzaak van het doorvoeren van versoberingen, is er vertraging ontstaan, waardoor vaststelling van het tracébesluit is doorgeschoven naar 2013. De openstelling van de weg zal daardoor in 2015 plaatsvinden.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de bestuursovereenkomst is aangehouden en de planning van het project is herijkt. Anticiperend op het besluit van de regering over de bouwimpuls in 2014 is de planning voor openstelling aangepast.

2016: grondverwerving (onteigening) en voorbereiding aanbesteding kosten meer tijd dan eerder voorzien. De start van realisatie is nu in 2017 voorzien.

A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Als gevolg van weefbewegingen op het knooppunt Beekbergen ondervindt het doorgaande verkeer op de A1 en het verkeer op de verbinding Deventer-Arnhem hinder. Dit heeft een negatief effect op de goede en veilige doorstroming van het verkeer op de A1.

Oplossing Verbetering van het knooppunt Beekbergen door aanleg van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50 op het knooppunt en een extra rijstrook op de A50 tussen het knooppunt en de verzorgingsplaats De Brink.

Planning
2015: Tracébesluit
2016: start realisatie
2016-2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 31 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Deze planuitwerking volgt uit het maatregelpakket Robuust Netwerk, gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, van november 2008. De regio heeft zich verbonden aan uitvoering van enkele projecten op het onderliggend wegennet die een sterke relatie hebben met bovengenoemde maatregelen op het hoofdwegennet. De regio financiert deze aanpassingen voor een bedrag van € 5,1 mln (prijspeil 2008). In het 4e kwartaal van 2009 is de aanvangsbeslissing en de startnotitie vastgesteld.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●					
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning		●	●	●		
Financiën		●				●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln).
Aanpassingsplanning vanwege vertraging onderzoeken t.b.v. Tracébesluit.

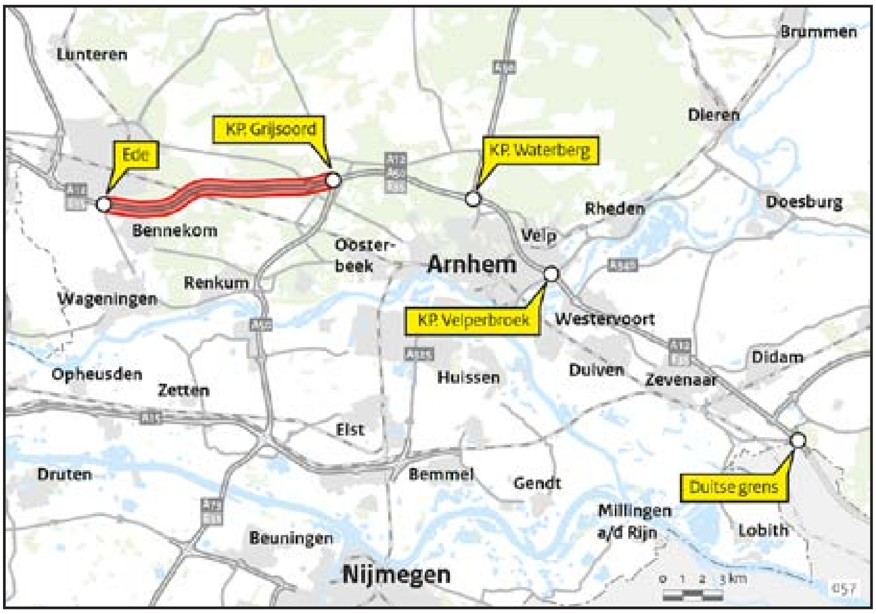
2013: vanwege de noodzaak tot actualiseren van de verkeersgegevens is het Tracébesluit vertraagd en daarmee verschuift tevens de start realisatie en de openstelling met een jaar. Vanwege doorwerking Begrotingsakkoord verschuift de start realisatie naar 2014 en de openstelling van 2015 naar 2016.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v.SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

2016: het Tracébesluit is vastgesteld en het project is overgegaan naar de realisatie. Om aan te sluiten bij de huidige aanlegraming is het budget na verder detaillering van het ontwerp met € 5 mln verlaagd.

A12 Ede-Grijsoord

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Op de verbinding A12 Ede-Grijsoord doen zich verkeersafwikkelingsproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

Oplossing Voor de huidige autosnelweg (2x2 rijstroken) zijn diverse alternatieven onderzocht. In de standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse Grens, is in 2002 gekozen voor een uitbreiding met spits- of plusstrook (het benuttingsalternatief). Uit aanvullende verkeersonderzoeken is gebleken dat voor een gedeelte van de trajecten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens, namelijk het gedeelte A12 Ede-Grijsoord, de in 2002 gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt onvoldoende oplossen. De standpunten zijn in juli 2009 voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partieel herzien, waarbij gekozen is voor een permanente verbreding met één rijstrook in beide richtingen (2x3). Op 12 september 2012 is het tracébesluit onherroepelijk verklaard. Inmiddels is het project overgegaan naar de realisatiefase.

Planning
2011: tracébesluit
2015: start realisatie
2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget voor aanleg, beheer en onderhoud: € 166 mln. Artikel IF 12.04.

Politiek/bestuurlijk Tijdens het bestuurlijke overleg van 2005 is geconstateerd dat het knelpunt Ede-Grijsoord moet worden aangepakt en dat doortrekking van de A15 een oplossing kan zijn voor het knelpunt op de A12 (Maanderbroek- Waterberg) en voor de problematiek op het onderliggend wegennet. In 2006 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst (ON2472) gesloten over de financiering en organisatie van de planuitwerking van dit project en de verbreding A12 Ede-Grijsoord. De provincie Gelderland draagt aan dit project en het project Doortrekking A15 naar A12 (ViA15) in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijspeil 2011).

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. Het project is met een DBFM contract gegund, waarin tevens de instandhouding van het traject Veenendaal-Ede wordt meegenomen.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13 en 28 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●		●			
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning		●		●		●
Financiën		●				●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 21 mln). Wijziging in planning realisatie door extra benodigde onderzoeken voor het TB en extra benodigde tijd voor voorbereiding realisatie.

2013: het tracébesluit is in december 2011 vastgesteld. Het Begrotingsakkoord leidt tot een latere start van de realisatie. Eventueel effect op de openstelling is nog niet bekend.

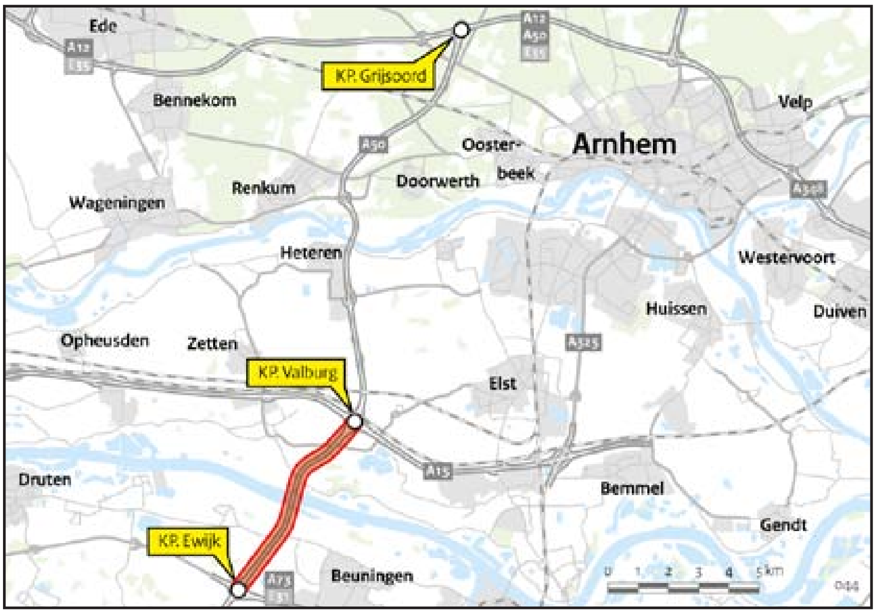
2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat dit project is getemporiseerd en de planning is aangepast.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2016: het budget is verhoogd met onderhoudsbudget en omgezet naar het artikel geïntegreerde contracten (DBFM-conversie). Een gunstige planning van de aannemer leidt tot vervroegde openstelling.

A50 Ewijk-Valburg

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A50 tussen Ewijk en Valburg.

Oplossing Op grond van het in oktober 2005 vastgestelde standpunt op de trajectnota A50 Ewijk-Grijsoord is besloten om het traject in twee delen uit te werken. Het gedeelte Ewijk tot en met Valburg wordt verbreed naar 2x4 rijstroken (inclusief een extra Waalbrug en aanpassing van de knooppunten Ewijk-Valburg). Vanaf Valburg tot Grijsoord is de A50 verbreed naar 2x3 rijstroken als onderdeel van het benuttingsprogramma Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) 2.

De oude Waalbrug wordt na aanleg van de extra Waalbrug binnen het programma Vervanging en Renovatie Hoofdwegen gerenoveerd.

Planning
2010: Tracébesluit
2011: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 270 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Toezegging: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk-Valburg. Er is een convenant gesloten tussen het Rijk en Nijmegen over een extra brug over de Waal.

Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. De uitkomst hiervan gaf onvoldoende meerwaarde aan voor een DBFM-contract. Daarom is gekozen voor een DB contract. Tot de volledige openstelling wordt het verkeer over de nieuwe Waalbrug geleid met een 2x3 indeling, waarmee een fileknelpunt wordt voorkomen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen	●					
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning				●		●
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het TB is in maart 2010 vastgesteld.

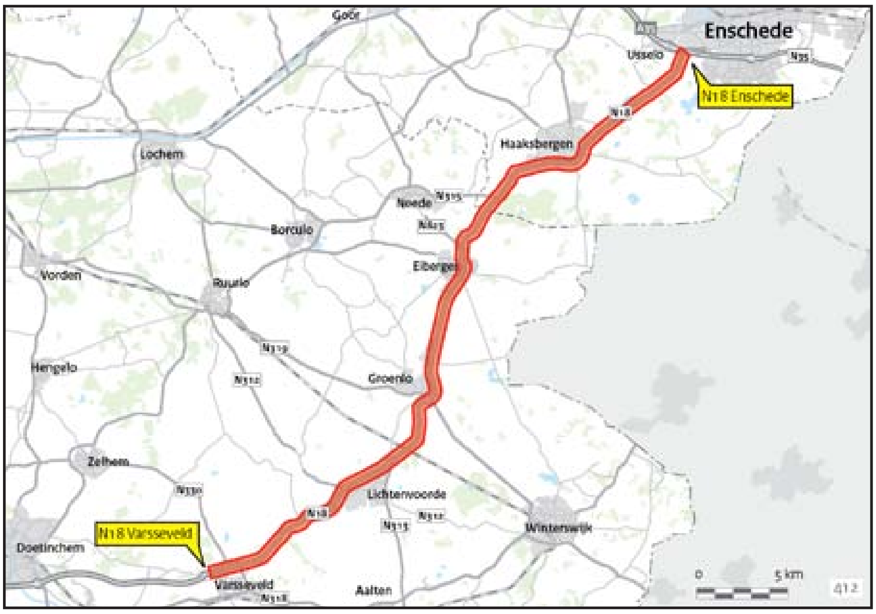
2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 54 mln).

2014: de extra Waalbrug is in 2013 opengesteld, waardoor de capaciteit ten opzichte van de oude situatie reeds is toegenomen. De planning is aangepast als gevolg van de renovatie bestaande Waalbrug.

2016: de renovatie van de oude Waalbrug (A50) is vertraagd en afronding voorzien in 2016. De openstelling van 2x4 op de A50, over de oude en de nieuwe Waalbrug wordt in 2017 verwacht.

N18 Varsseveld-Enschede

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De aanpak van de verkeersonveiligheid op het gehele tracé N18 Varsseveld-Enschede en van de leefbaarheid in de kernen, met name van Eibergen en Usselo.

Oplossing In het Tracébesluit is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen met handhaving van de maximumsnelheid van 80 km/u. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omleidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo en de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. De afwaardering van de huidige N18 is onderdeel van de projectscope.

Planning
2013: Tracébesluit
2014: vaststelling wijzigingstracébesluit
2016: start realisatie
2019-2021: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 337 mln (inclusief bijdrage regio en vastgoedopbrengsten: € 151 mln). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 10 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Naar aanleiding van het Standpunt van oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln. Het convenant N18 is in december 2009 getekend. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over scopeaanpassingen met betrekking tot de aansluiting N18/A35, en verplaatsing van aansluitingen bij Eibergen en Groenlo. In 2014 is op verzoek van de regio een wijziging op het Tracébesluit in procedure gebracht in verband met een verdiepte ligging van de N18 ter hoogte van Haaksbergen. De regio draagt de meerkosten van € 4 mln. Met de regionale partijen is daarnaast in 2014 een realisatieovereenkomst gesloten waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over de overdracht van de bestaande N18.

Uitvoering In 2010 is op basis van het PPC gekozen voor een DBFM-contract. Eind 2012 is naar aanleiding van de Aanbestedingswet 2012 besloten tot een D&C-contract voor het deel Varsseveld-Lichtenvoorde en een DBFM-contract voor het deel Groenlo-Enschede.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing		•			•	
Planning		•	•		•	
Financiën	•	•	•		•	
Pol./Best.			•		•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: het Standpunt is ingenomen (derde kwartaal 2009). De financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage € 12 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. De planning is vertraagd als gevolg van scopewijziging, extra studietijd en gekozen contractvorm.

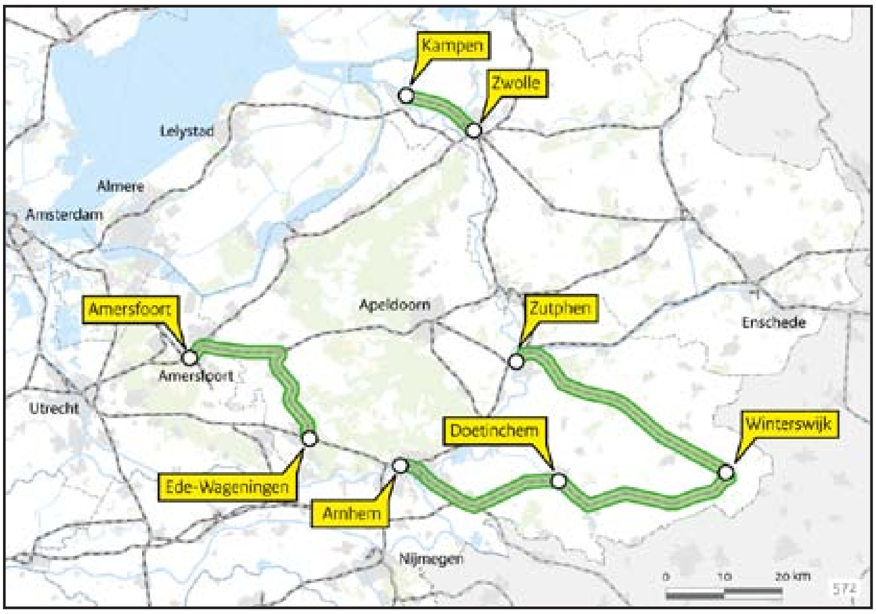
2013: ondanks een versobering, zoals tijdens het bestuurlijk overleg MIRT eind 2011 besloten, is de rijksbijdrage met € 5 mln verhoogd. Realisatie is aangepast vanwege toepassen andere contractvorm.

2015: het budget is verhoogd i.v.m. de geplande vastgoedinkomsten (gewijzigde administratieve methode) en een scopewijziging (verdiepte ligging). De planning is gewijzigd t.g.v. de latere vaststelling van het Tracébesluit en de consequenties van de aanbestedingswet 2012.

2016: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit bleek met name dat de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Oost-Nederland betreft dit maatregelen op een vijftal lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De financiële afwikkeling tussen ministerie en provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen loopt nog voor:

- Lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (aanleg dubbelspoor bij Wehl (inmiddels realisatiefase); aanleg snelle wissel bij Didam; verlenging perrons (beide gerealiseerd))
- Lijn Amersfoort-Ede-Wageningen (betrouwbaarheidsverhogende maatregelen Valleilijn) (1e deel in realisatiefase, 2e deel in planuitwerkingsfase) • Lijn Zutphen-Winterswijk (verhogen aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen (gerealiseerd); snelheidsverhoging tussen Vorden en Zutphen (realisatiefase)).

Planning
2011-2017: oplevering (divers).

Financiën Taakstellend budget is € 32 mln inclusief de bijdragen vanuit de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Artikel IF 13.03.04.

Politiek/bestuurlijk Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80). Amendement Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10). Dit amendement strekte ertoe om vooruitlopend op een bredere afweging in het kader van mobiliteitsaanpak € 10 mln uit te trekken voor een generieke verbetering van de OV-kwaliteit. In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				●		
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

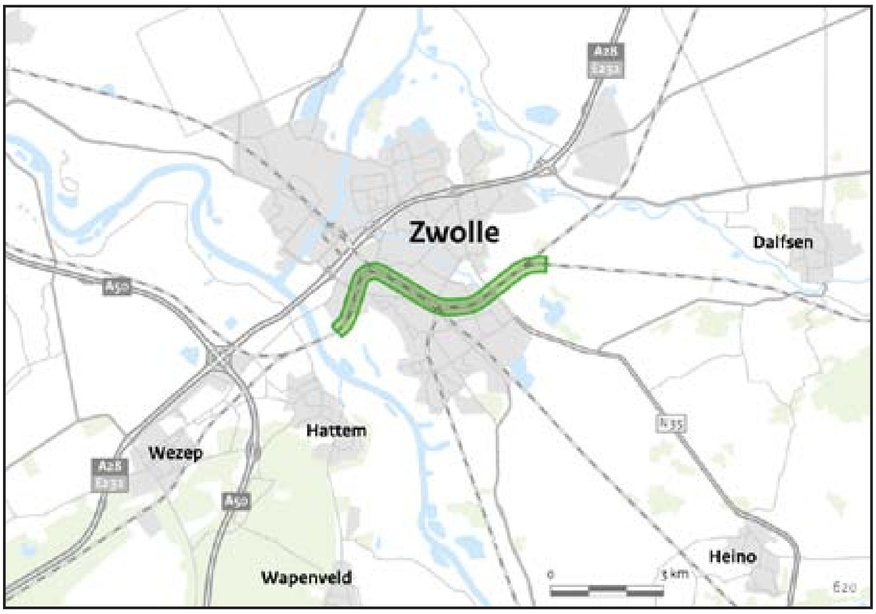
2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: projectbudget is opgehoogd met € 12 mln als gevolg van de financiële bijdragen van de stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland.

2014: diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Zwolle-Herfte

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/ Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een alternatievenstudie uitgevoerd in nauwe samenwerking met het ministerie van IenM, de noordelijke provincies, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft op 17 december 2013 de staatssecretaris van IenM samen met de gedeputeerden van Noord-Nederland en Overijssel gekozen voor een alternatief waarbij twee extra sporen zullen worden gerealiseerd tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte, inclusief een ongelijkvloerse kruising. Het alternatief voorziet in:

- een uitbreiding van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van twee naar vier sporen, inclusief aanleg van een vrije kruising voor deze sporen zodat de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder van elkaar ondervinden;
- aanpassingen aan de oostzijde van het emplacement bij Zwolle zodat ook de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/ Groningen kunnen vertrekken (zogenaamde gelijktijdigheid). Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot, onder meer doordat:
  - de wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden met drie minuten kan worden verminderd;
  - als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/ Leeuwarden een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden kan worden geboden;
  - een derde en vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk wordt gemaakt;
  - de overstaptijden en snelheden worden verbeterd;
  - de robuustheid en betrouwbaarheid worden verbeterd.

Planning
2016: Ontwerp-Tracébesluit
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie
Oplevering: 2017 (gelijktijdigheid) en 2021 (totale project)

Financiën Taakstellend budget: € 190 mln, exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln. Artikel IF 13.03.04.

Projecthistorie

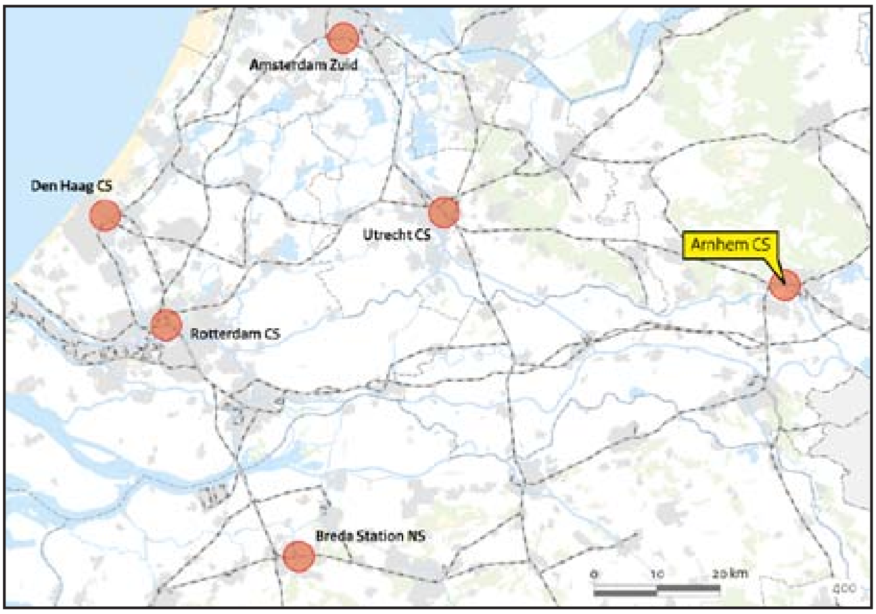
	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Belangrijkste knelpunt op dit station is de te beperkte capaciteit van de OV- terminal. De perrontunnel onder de sporen is te smal, de stationshal te klein en er is een tekort aan fietsenstallingen. Deze problematiek, samen met de verwachte reizigersgroei mede door aanlanding van de Hoge Snelheidstrein naar Frankfurt am Main, maakt aanpassing van station en omgeving noodzakelijk. De omgeving kenmerkt zich door verouderde gebouwen en een verontreinigd bedrijventerrein. Dit project is door het Rijk aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP). Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Oplossing Er wordt een nieuwe OV-terminal gerealiseerd. De aansluiting van het station op de stad wordt verbeterd. Nieuwe, hoogwaardige woon- en werkfuncties worden in bestaand stedelijk gebied toegevoegd.

Planning
- 2006: projectbesluit
- 2006: start realisatie Oplevering OV-terminal
- 2010: start ontwikkeling stationsgebied
- 2011: fase 1
- 2015: fase 2
- 2018: oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 133 mln.
OV-terminal: € 108 mln Infrafonds, artikel IF 13.03.01 en € 25 mln, HXII.

Politiek/bestuurlijk
2004: intentieovereenkomst tussen Rijk en gemeente Arnhem over integraal Masterplan Centraal Arnhem.
2005: uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Arnhem, voormalig VROM en VenW over de subsidievoorwaarden. MIT-bijdrage vastgelegd op € 24,3 mln.
2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig ministeries VenW en VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-terminal. Nieuwe perrontunnel (met ondergrondse fietsenstalling, onderdeel fase 1) is in juli 2011 opengesteld. Sloop tijdelijk station mei 2012 gereed. Start uitvoering fase 2 (bouw stationshal) september 2012. Opleverdatum van de OV-terminal is op basis van gerealiseerde voortgang september 2015. Officiële opening is te verwachten in november 2015.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●				●	
Financiën	●	●	●	●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: kostenraming n.a.v. mislukte aanbesteding in 2009 geactualiseerd. Bouw OV-terminal gefaseerd uitgevoerd. Bijdragen Rijk, regionale overheden en gemeente verhoogd. Perrontunnel en ondergrondse fietsenstalling eind 2011 opgeleverd, tijdelijk station uit dienst genomen en OV-terminal gebouwd.

2012: ter voorbereiding op aanbesteding fase 2 businesscase herijkt en extra toegezegde rijksbijdrage van € 7,5 mln. Projectbudget met € 2,2 mln verlaagd door niet meer opnemen gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

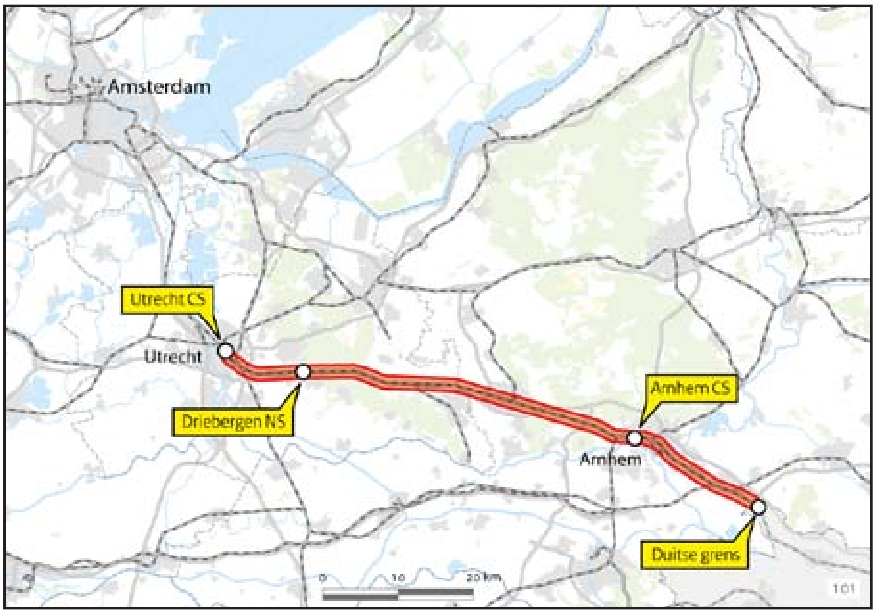
2013: kostenstijging van € 0,8 mln.

2014: meerkosten à € 0,7 mln door langer gebruik van de tijdelijke traverse en tijdelijk station en duurder uitvallen van sloop van tijdelijke traverse.

2015: ingebruikname van fase 2 van de OV-terminal verschoven naar september 2015. De complexheid van het ontwerp van de transferhal en de wijziging van constructiedelen uit kostenoverwegingen, heeft een langere engineeringtijd gevergd dan vooraf aangenomen. De 2e fase van de OV-terminal wordt gelijktijdig opengesteld met het trolleybussenplein.

Traject Oost

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Probleem is de bestaande vervoerspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Er is onderzocht wat de meest efficiënte manier is om die vervoerspanning op te lossen, rekening houdend met de aansluiting op het Trans-Europese netwerk, de ontsluiting van Schiphol en het stimuleren van de substitutie van vlieg- en autoverkeer naar treinverkeer.

Oplossing Het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. In plaats daarvan is gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze keuze is gebaseerd op de resultaten van de studie naar de vervoerwaarde en de economische effecten van een nieuwe hogesnelheidslijn, de kosten van de aanleg daarvan en de nieuwe inzichten in de mogelijkheden van benutting van het bestaande spoor. Met het besluit van het kabinet is de Tracéwetprocedure beëindigd.

Planning
Oplevering: divers

Financiën Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om enkele perronverlengingen en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem: kosten € 21 mln. In 2008 is een aanvang gemaakt met de planuitwerking van de projecten in Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik, waarover in het convenant van juni 2006 afspraken zijn gemaakt (kosten planuitwerking € 8 mln). Voor de realisatie van deze projecten is € 233 mln beschikbaar. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de minister heeft, naar aanleiding van de motie Haersma Buma, per brief aan de Kamer (d.d. 16 mei 2003) toegezegd de beschikking in 2003 af te geven. Moties: Haersma Buma, (TK 28600 XII en TK 28600 A, nr 95) verzoekt de regering om € 25 mln in 2003 te beschikken gericht op de realisatie van het HSL-Oost-deelpakket (kopgroep). Convenant: met de regio zijn in juni 2006 nadere afspraken gemaakt voor drie planuitwerkingen betreffende DriebergenZeist, Maarsbergen en Bunnik.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: optimalisering van de planuitwerking heeft geleid tot € 2 mln hogere planuitwerkingskosten. Deze zijn gedekt door budgetoverheveling uit het realisatiebudget.

2013: de stijging het projectbudget met € 24 mln wordt verklaard door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 mln) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln) alsmede hogere planuitwerkingskosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

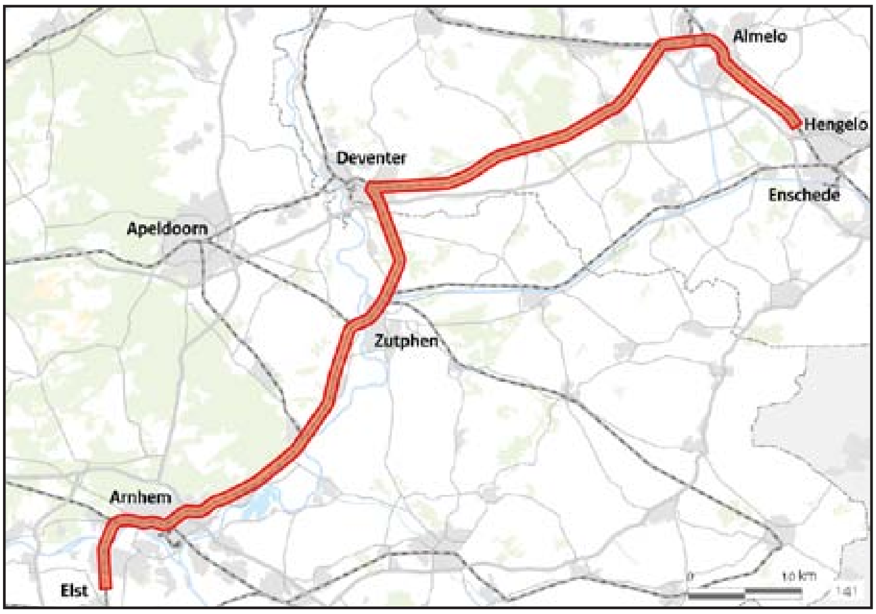
2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.

2015: bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.

2016: het projectbudget is verlaagd met € 6,8 mln naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller bij het deelproject Bunnik.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In 1999 is besloten om geen nieuwe Noord-Oostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst – Arnhem - Deventer - Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing Het programma NaNOV omvat een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.
De Tweede Kamer is bij brief van 16 maart 2015 (Kamerstuk 32 404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (Kamerstuk 32 404, nr. 74 dd 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst – Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken te Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is. De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is daardoor niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Planning
2009: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 138 mln. Artikel IF 13.03.02.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, nr 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				●		
Financiën						●
Pol./Best.						

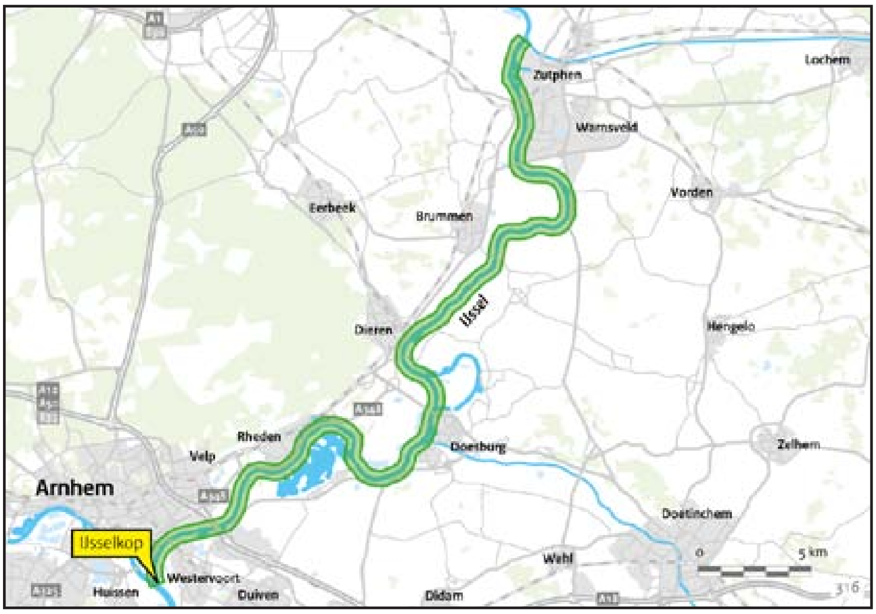
Toelichting op de wijzigingen

2014: oplevering uitgesteld vanwege nog niet afgerond overleg met enkele gemeenten (Deventer, Rheden en Borne).

2016: de reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Het traject IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde klasse Va-scheepvaart. Dit bemoeilijkt tevens de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

Oplossing In de planuitwerking wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor klasse Va-schepen het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

Planning
2026-2028: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln. Artikel IF 15.03.02.

Projecthistorie

	’11	’12	’13	’14	’15	’16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●		●		
Financiën		●				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

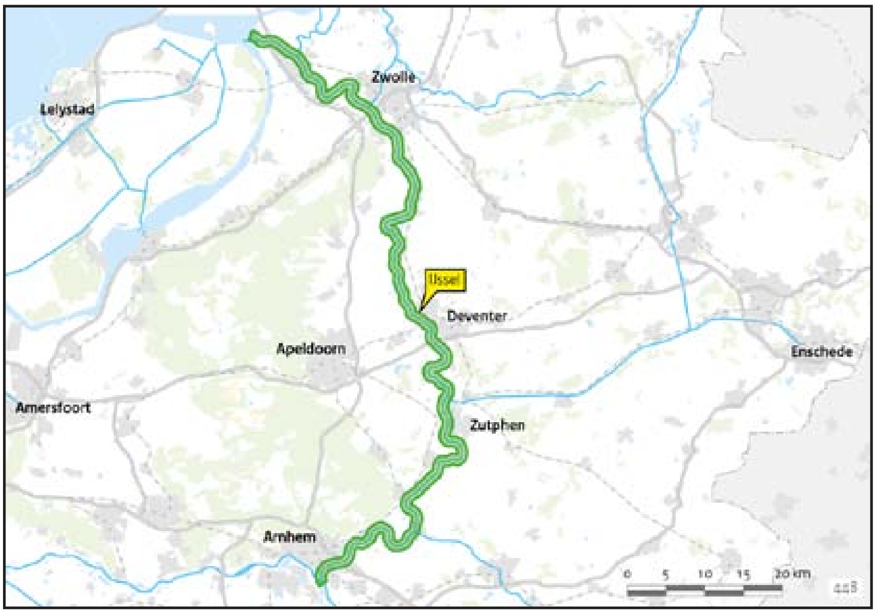
2011: als gevolg van capaciteitsproblemen bij Verkeer en Waterstaat is de planning verder vertraagd.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln).

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op basis van de begin 2009 opgeleverde verkenning is gebleken dat er sprake is van een zeer beperkt aantal ligplaatsen tussen Lobith en Kampen dat geschikt is voor klasse IV/V-schepen. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden en zorgt bovendien voor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

Oplossing Het tekort aan ligplaatsen zal gefaseerd worden aangepakt. Voor de korte termijn is ingezet op het als quick win realiseren van enkele ligplaatsen met name op de Boven IJssel; twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Deze quick wins zijn in 2010/2011 gerealiseerd. Daarnaast is de planuitwerking gestart gericht op de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven IJssel. In 2013 is de voorkeursbeslissing genomen om onder andere zeventien ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem te realiseren.

Planning
2018: projectbeslissing
2019 start realisatie
2019-2020: openstelling

Financiën
Taakstellend budget: € 28 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het najaar van 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	●					
Planning	●			●		●
Financiën		●				
Pol./Best.					●	

Toelichting op de wijzigingen

2011: in het kader van de quick wins ligplaatsen zijn in 2010 twee ligplaatsen aangelegd bij Arnhem en vier bij Eefde. Het projectbesluit is met een jaar vertraagd. Dit zal de start van de realisatie niet beïnvloeden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 1,3 mln voor bovenwettelijke inpassing.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 en autonome vertragingen hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 is besloten, tot gevolg dat de oplevering van het project is getemporiseerd.

2015: najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

2016: de planuitwerking is later gestart omdat het samenstellen van een team voor de planuitwerking extra tijd heeft gekost.

Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Capaciteitstekort en daardoor te lange wachttijden bij sluis Eefde.

Oplossing Begin 2012 heeft de minister van IenM in afstemming met de decentrale overheden besloten dat de capaciteit van de sluis bij Eefde wordt uitgebreid door de aanleg van een tweede sluiskolk. De voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk zal lager worden aangelegd in verband met te verwachten toekomstige lagere waterstanden op de IJssel.

Planning
2015: projectbeslissing
2017: start realisatie
2019 - 2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 75 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de realisatie getemporiseerd is. Er is overleg met de regio over de bestemmingsplanprocedure.

Uitvoering Voor sluis Eefde is besloten het project als DBFM in de markt te zetten.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●	●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				●		
Planning				●		●
Financiën				●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

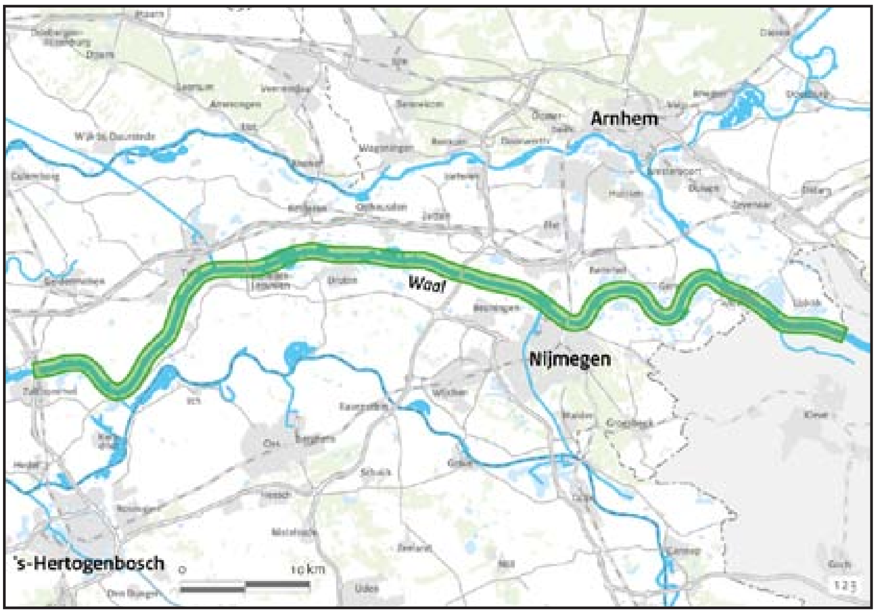
2013: in 2012 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde genomen.

2014: als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de realisatie vertraagd. De scope is ook gewijzigd, waardoor de voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk wordt verlaagd in verband met te verwachten waterstanden.

2016: als gevolg van vertraging in de bestuurlijke besluitvorming in de bestemmingsplanprocedure is de projectbeslissing vertraagd net als de start van de realisatie.

Toekomstvisie Waal

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De problemen op de Waal hebben te maken met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand. Er bestaat daarnaast een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in standhouden, is een minimale diepte van 2,8 m bij overeengekomen lage rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal, die onder andere gericht is op meer inzicht in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het beoogde resultaat is het minimaliseren van onderhoudsbaggerwerk en het stoppen van de bodemdaling op de Waal. Dit deelproject wordt, voor wat betreft het aanleggen van de Langsdammen, opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie. De aanleg van nieuwe overnachtinghavens bij Lobith /Weurt wordt onderzocht. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de realisatie. De voorkeursoplossing is modernisering van de bestaande haven Tuindorp en aanleg van een nieuwe haven Beijenwaard bij Spijk. De deelstudie voor verbetering van de havenmond van de bestaande overnachtingshaven Haaften is eind 2011 afgerond. De verdere uitwerking wordt in de periode vanaf 2014 gefaseerd opgepakt, waarbij de realisatie van de verbetering van de havenmond start in 2015 (fase 1). Vervolgens worden de ligplaatsen binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat aangepakt (fase 2) en tot slot wordt bezien of aanpassingen noodzakelijk en mogelijk zijn in het overige deel van de haven (fase 3).

Planning
2015: start realisatie Haaften
2016: projectbeslissing Lobith
2017: openstelling Tuindorp
2019-2021: openstelling Beijenwaard
Vanaf 2016: openstelling Haaften (gefaseerd)
2019: openstelling pilot Langsdammen
Na 2020: openstelling Weurt

Financiën Taakstellend budget: € 131 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk Medio 2014 is de voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen.

Uitvoering Op basis van de PPC-toets voor Lobith is gebleken dat DBFM nauwelijks meerwaarde oplevert en wel extra risico's.

Projecthistorie

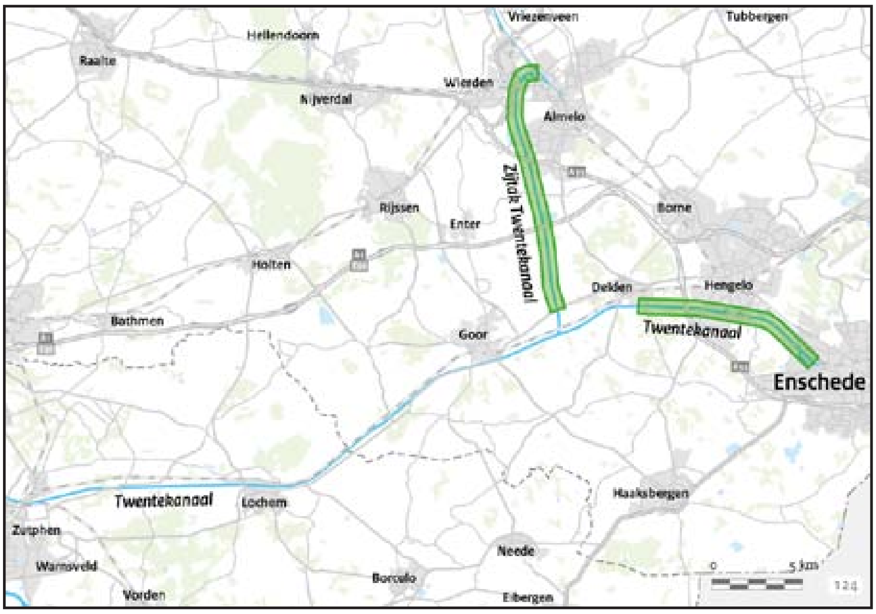
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning		•		•		•
Financiën		•	•			
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: er is besloten om de huidige breedte van de vaargeul (150 m) te handhaven. De diepte van de vaargeul is op 2,8 m bij overeengekomen lage rivierstand gebracht.
2012: projectkosten aangepast door nieuwe bekostigingssystematiek RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln). Op basis van de prioritering uit de SVIR wordt de overnachtingshaven Weurt gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken. Voor dit project betreft het een bedrag van € 5,7 mln voor bovenwettelijke inpassing, € 4 mln omgevingsrecht en € 2,5 mln PPS.
2013: de planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland, die voor de inpassing van de haven een provinciaal inpassingplan opstelt. Ook is er een besluit genomen over de pilot Langsdammen Waal, waarvoor € 14 mln is overgeboekt naar het programma Ruimte voor de Rivier.
2014: bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoordhebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het deelproject Lobith wordt getemporiseerd.
2015: de voorkeursbeslissing voor een overnachtingshaven bij Lobith is genomen.
2016: de start van de realisatie van Haaften, fase 1 is verschoven naar 2015 vanwege de mogelijkheid tot efficiënte koppeling met onderhoudswerkzaamheden.

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing Het verruimen van het kanaalgedeelte tussen de IJssel en sluis Eefde, tussen sluis Delden tot de haven van Enschede en het Zijkanaal naar Almelo tot een vaarweg met een klasse Va krap profiel. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn.

Planning
2015: projectbeslissing
2017: start realisatie
2018-2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 27 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk Bestuurlijk is afgesproken dat voor het project Europese subsidie zal worden aangevraagd. Hiermee kan het budgettekort van € 6 mln worden opgelost. De regionale partijen staan voor € 4 mln garant mocht deze aanvraag niet gehonoreerd worden. De voorkeursbeslissing is eind 2013 genomen.

Uitvoering Tegelijkertijd met de voorkeursbeslissing is op basis van een PPC besloten dat het een D&C contract wordt.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				●		
Planning				●		
Financiën		●				
Pol./Best.					●	

Toelichting op de wijzigingen

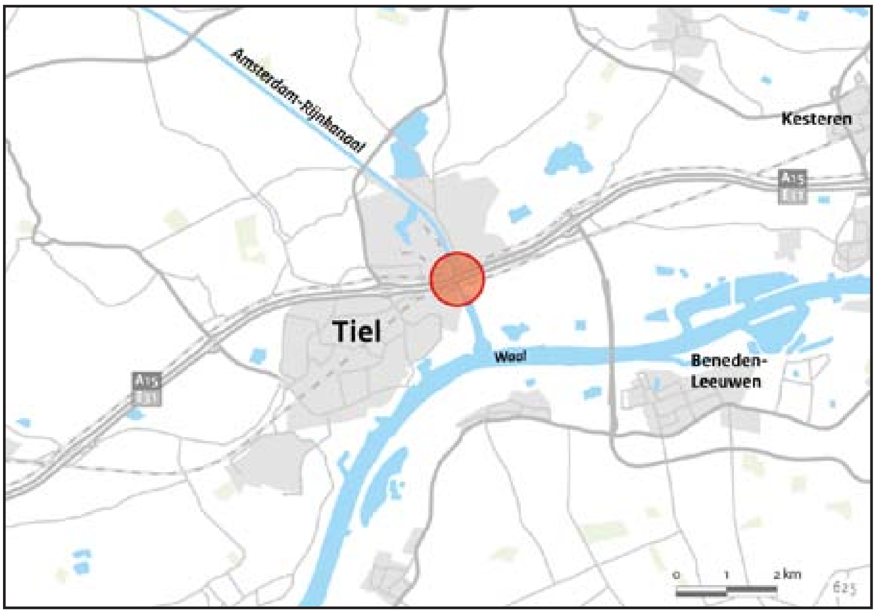
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 19 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 3,8 mln bovenwettelijke inpassing en € 1,7 mln PPS.

2014: als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de oplevering van de Twentekanalen vertraagd.

2015: eind 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Een tekort aan ligplaatsen op het zuidelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal nabij Tiel. Dit bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing De ligplaatscapaciteit wordt verbeterd door aanleg van drie extra meerpalen met eenvoudige afloopvoorzieningen, ten noordwesten van de Prins Bernardsluis. Hierdoor komen er ligplaatsen voor maximaal zes schepen van de grootste klasse beschikbaar. Daarnaast wordt beoogd een gebied aan te wijzen, waar schepen met behulp van spudpalen plaats kunnen nemen. Verwacht wordt dat hierdoor extra ligplaatsruimte ontstaat voor nog twee tot vier schepen, afhankelijk van de afmeting en ligging van de schepen. Verder wordt met beheersmaatregelen de bezetting van de ligplaatscapaciteit tussen Utrecht en Tiel geoptimaliseerd.

Planning
2015: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 2 mln. Artikel IF 15.03.01 (onderdeel van het amendement ligplaatsen).

Projecthistorie

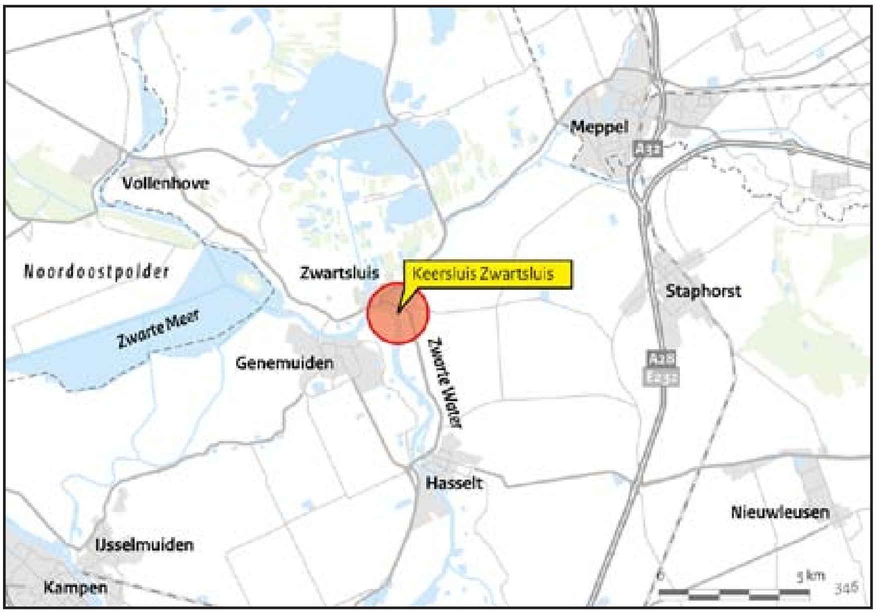
	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project maakt deel uit van Toekomstvisie Waal en is overgegaan naar de realisatiefase door aanwending van budget uit het Amendement Ligplaatsen (nr. 10, 33 000 A, vergaderjaar 2011-2012).

Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Op de klasse Va vaarweg Meppel-Ramspol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten vanwege hoge/lage waterstanden, waardoor er op die dagen geen scheepvaart mogelijk is. Dit leidt tot oponthoud en/of overslagkosten. Daarnaast is de keersluis te krap, de drempel te ondiep en voldoet de waterkering niet aan de huidige eisen.

Oplossing Vervanging van de bestaande keersluis door een schutsluis geschikt voor scheepvaartklasse Va, die voldoet aan de wet op de waterkering, inclusief vervanging van de brug in de N331 en realisatie van een nieuw bedieningsgebouw.

Planning
2008: projectbeslissing
2011: uitvoeringsbeslissing
2012: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 64 mln (inclusief bijdrage van € 8 mln van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en € 5 mln van derden). Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Met amendement Anker/Van Hijum (TK 31474 A, nr 9) heeft de Tweede Kamer in juli 2008 € 10 mln beschikbaar gesteld voor de regionale voorkeursvariant, uitgaande van een regionale bijdrage voor de meerkosten. In de bestuursovereenkomst die op 13 november 2008 is ondertekend door de staatssecretaris van voormalig VenW, de provincies Overijssel en Drenthe en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland is vastgelegd dat de decentrale overheden gezamenlijk € 5 mln beschikbaar stellen.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing				●		
Planning	●			●	●	
Financiën	●	●				●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: de nieuwe sluis zal evenals de huidige keersluis een rol vervullen als waterkering. De additionele kosten hiervoor worden ten laste gebracht van het Hoogwaterbeschermings-programma. Door de opgelopen vertraging is oplevering thans voorzien in 2015.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 5 mln). Vanuit het Hoogwaterbeschermings-programma komt een bijdrage van € 8 mln.

2014: de aanleg van wachtplaatsen voor de beroepsvaart is toegevoegd aan de scope. De opleverdatum is verschoven omdat meer tijd nodig is in de voorbereiding van de uitvoering.

2015: bij de start uitvoering is de aanwezigheid van asbest geconstateerd. De openstelling van het project is vertraagd door het noodzakelijk uit te voeren onderzoek en het inpassen van de verwijdering van de asbest.

2016: de meerkosten als gevolg van het verwijderen van asbest bedragen € 11 mln. Hiervoor is het taakstellend budget opgehoogd.



Noord-Nederland

Visie

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit en relatief veel ruimte. De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in één van de stedelijke gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen. De stedelijke gebieden zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog voorzieningenniveau (zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur). Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal economische robuuste clusters: Energie, Chemie, Water-(technologie), High Tech (sensortechnologie), Agro & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economie.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnen-, zee- en luchtvaart). De belangrijkste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De inzet is gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland met de (inter)nationale kerngebieden in noord-oost Europa.

Hoofdopgaven

Het maken van een omslag naar een duurzame energievoorziening

De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om meer zelfvoorzienendheid, duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest) producten en grondstoffen (de circulaire economie). Hiervoor is een energietransitie en daarmee een transitie naar een circulaire economie noodzakelijk. Dankzij een strategische ligging op een Europees knooppunt van gas- en elektriciteitsinfrastructuur, de aanwezige kennisinstellingen, economische sectoren en ruimtelijke mogelijkheden voor experimenten met innovatieve energietechniek is Noord-Nederland hiervoor bij uitstek geschikt. Noord-Nederland kent van oudsher sterke economische sectoren energie, landbouw, industrie en logistiek. De kansen voor de transitie naar een circulaire economie liggen in meer samenwerking en dwarsverbanden tussen deze sectoren.

Versterken van de economische structuur door ruimte te geven aan sterke economische clusters

De ruimtelijk economische strategie is gericht op het uitbouwen van de sterke clusters en het verbeteren van de internationale verbindingen en van de verbinding van de steden met het landelijke gebied. Door de concentratie van economische activiteiten in de

stedelijke netwerken en grootschalige bedrijvigheid buiten deze steden zoals de (zee)haven Eemshaven/Delfzijl, Harlingen en de dryport Coevorden wordt de agglomeratiekracht versterkt. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). In de meer perifere gebieden krijgt Noord-Nederland te maken met een verder afname van het aantal inwoners, vergrijzing en ontgroening. Door deze demografische ontwikkelingen staat het voorzieningenniveau onder druk en is in een aantal gebieden een overaanbod van (incourant) vastgoed. Daarnaast daalt door de veranderende bevolkingssamenstelling het potentiële arbeidsaanbod. Naast herstructurering van de woningvoorraad zijn herstructureringen op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt noodzakelijk.

Een duurzame zoetwatervoorziening met een veilig vestigings-, woon- en investeringsklimaat

Noord-Nederland zal tijdig moeten inspelen op de effecten van klimaatverandering op de structuur en het gebruik van de ruimte. Het gaat hierbij met name om de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid, waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging. Met een integrale aanpak van wateropgaven worden verbindingen gelegd met innovaties in landbouw, kustverdediging en watertechnologie en het versterken van de omgevingskwaliteit.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Energyport

Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van noord-west Europa. Dankzij de aanwezige energie-infrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken, kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis) leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. De Eemshaven heeft een rol als logistiek knooppunt voor offshore windenergie. Energyport is goed op weg om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, geologie en aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie.

Het Rijk draagt bij aan het versterken van Energyport door onder andere het aanwijzen van locaties voor de vestiging van nieuwe elektriciteitscentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (noordwest 380 kV verbinding).

Waddenzee

De Waddenzee is door UNESCO aangewezen als natuurlijk erfgoed en is onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk en de herijkte Ecologische Hoofd Structuur. Economisch is de Waddenzee van betekenis voor scheepvaart, visserij, winning van delfstoffen en recreatie. De hoofdopgave is het waarborgen van een duurzaam en veilig water- en ecosysteem, in samenhang met de ontwikkeling van economische functies.

Gaswinningsgebied

De problematiek in Groningen als gevolg van de gaswinning is omvangrijk. Bij grote delen van de bevolking is er sprake van gevoelens van wantrouwen, onzekerheid en onveiligheid. Het aanpakken van de veiligheid in het gebied biedt kansen om de leefbaarheid, de economie en de duurzaamheid van het gebied te vergroten. Op basis van het bestuursakkoord ‘Vertrouwen in herstel en herstel van vertrouwen’ van 17 januari 2014, zijn al veel acties in gang gezet onder andere ter verbetering van de leefbaarheid. De bijzondere problematiek in het gebied, waarbij veiligheid en andere publieke belangen in het geding zijn en waarbij veel publieke en private partijen betrokken zijn, vraagt om een bijzondere en integrale aanpak. Daarom is in aanvulling op het bestuursakkoord van 9 februari 2015 gekozen voor publieke regie door een Nationaal Coördinator Groningen.

Hans Alders is op 1 juni 2015 gestart als Nationaal Coördinator en hij geeft vorm en inhoud aan zowel de totstandkoming als de uitvoering van het Programma Aardbevingbestendig en Kansrijk Groningen. Het betreft een langjarig programma en bevat alle maatregelen en voorzieningen om de opgaven in Groningen het hoofd te bieden en op te lossen. Het doel van het programma is dat Groningen uiterlijk in 2015 veilig en vitaal is.

Noord-Nederland als ‘living lab’ regio: de achtertuin als proeftuin
In Noord-Nederland wordt de ruimte en kennis benut om de vertaalslag te maken van kennis naar oplossingen voor grote maatschappelijke uitdagingen. De Noorderruimte fungeert daarin letterlijk als proeftuin voor toepassing van nieuwe producten, concepten en diensten. Als living lab regio worden oplossingen niet alleen bedacht en ontwikkeld, maar ook door bedrijven toegepast en getest in een reële omgeving met gebruikers. Door deze manier van testen en verbeteren ontstaan producten en diensten die kunnen worden vermarkt en geëxporteerd naar de rest van Europa en verder. Zo dragen living labs bij aan de groei van de concurrentiekracht van Nederland. Noord-Nederland kent op dit moment een groot aantal proeftuinen waarin kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan oplossingen voor vraagstukken zoals energievoorziening, voedselproductie en een schone, veilige watervoorziening en bevolkingsdaling.

Overige gebiedsopgaven

Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen vormt de belangrijkste bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt

ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur, gevormd door de A7, de A28 en het spoor. Daaromheen wordt het aanttrekkelijke landschap behouden en versterkt. De in 2013 geactualiseerde Netwerkanalyse en de op basis daarvan opgestelde bereikbaarheidsstrategie, bevestigt de sterke inzet op autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en de verbindende schakels daartussen. Hoogwaardige OV-assen van bus en spoor vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer en verbinden de regionale kernen, met de P+R's en de economische toplocaties in de steden. Een bijzondere opgave de komende jaren is het bereikbaar houden van de steden en de regio gedurende de uitvoering van vele projecten op weg en spoor. De Minder Hinder aanpak en Beter Benutten bieden daarvoor goede handvatten. Binnen de regio Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs. De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen, het stationsgebied en het gebied rond het Universitair Medisch Centrum, te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus.

De FlorijnAs is een noord-zuid gerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van OV-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad.

Leeuwarden

Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor de landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen dit stedelijk netwerk is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Nieuw Stroomland is een duurzame gebiedsontwikkeling waar de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in een innovatieve omgeving waarbij het oude karakteristieke landschap herkenbaar blijft.
Leeuwarden is uitgeroepen tot Europese Culturele Hoofdstad 2018. In dit kader wordt een veelheid aan evenementen georganiseerd en projecten ontwikkeld, met de bedoeling om door te werken tot lang na 2018, in Leeuwarden, in de provincie Fryslân en in Noord-Nederland als geheel.

Emmen

Dit stedelijk netwerk telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen, Coevorden en Hoogeveen. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als chemie/biobased economy, logistiek en energie, een goede bereikbaarheid, hoogwaardige achterlandverbindingen en het versterken van de centrumfuncties van Emmen en Coevorden. De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Zuid-Drenthe betreffen de centra van Emmen (voorheen Atalanta) en Coevorden. De verplaatsing van het Dierenpark Emmen maakt de weg vrij voor versterking en modernisering van het stadscentrum met onder meer een nieuw Stadstheater en de nieuwbouw van het Dierenpark Emmen met een oppervlakte van 22 hectare.

Eemsdelta

De Eemsdelta omvat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven, die voor de ontwikkeling van grootschalige industrie aangelegd is en inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De ontwikkeling van de energiesector,de chemie en de aardbevingen vergen mogelijk aanpassing van de (energie-) infrastructuur. De kustveiligheid, die o.a. door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd. Voor de periode 2010-2018 worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om voor de Eemsdelta een integrale gebiedsvisie op te stellen.

Noorderruimte: Friese Meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën

Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen, waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen.De Noorderruimte heeft ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerpopgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen Blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën. In het in 2013 afgeronde MIRT Onderzoek Economie van Water en Landschap zijn scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transities op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht.

Zie voor gebiedsagenda Noord-Nederland

Opgaven Noord-Nederland

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Gebied dat wordt beïnvloed door zwaardere bevingen

Economie

Topsectoren

- Energie
- Chemie
- Water

- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Kennis
- Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis

Regionaal

- High Tech Systemen & Materialen
- Life Sciences & Health
- Agro & Food

Verstedelijking

- Extensivering

Regionaal

- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Integrale multimodale ontwikkeling

Regionaal

- (Belangrijke) regionale weg

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Natuurlijk erfgoed op lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet

- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoerverdeling
- Kustversterking / Zandsuppletie

- Berging (zoekgebied)

- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

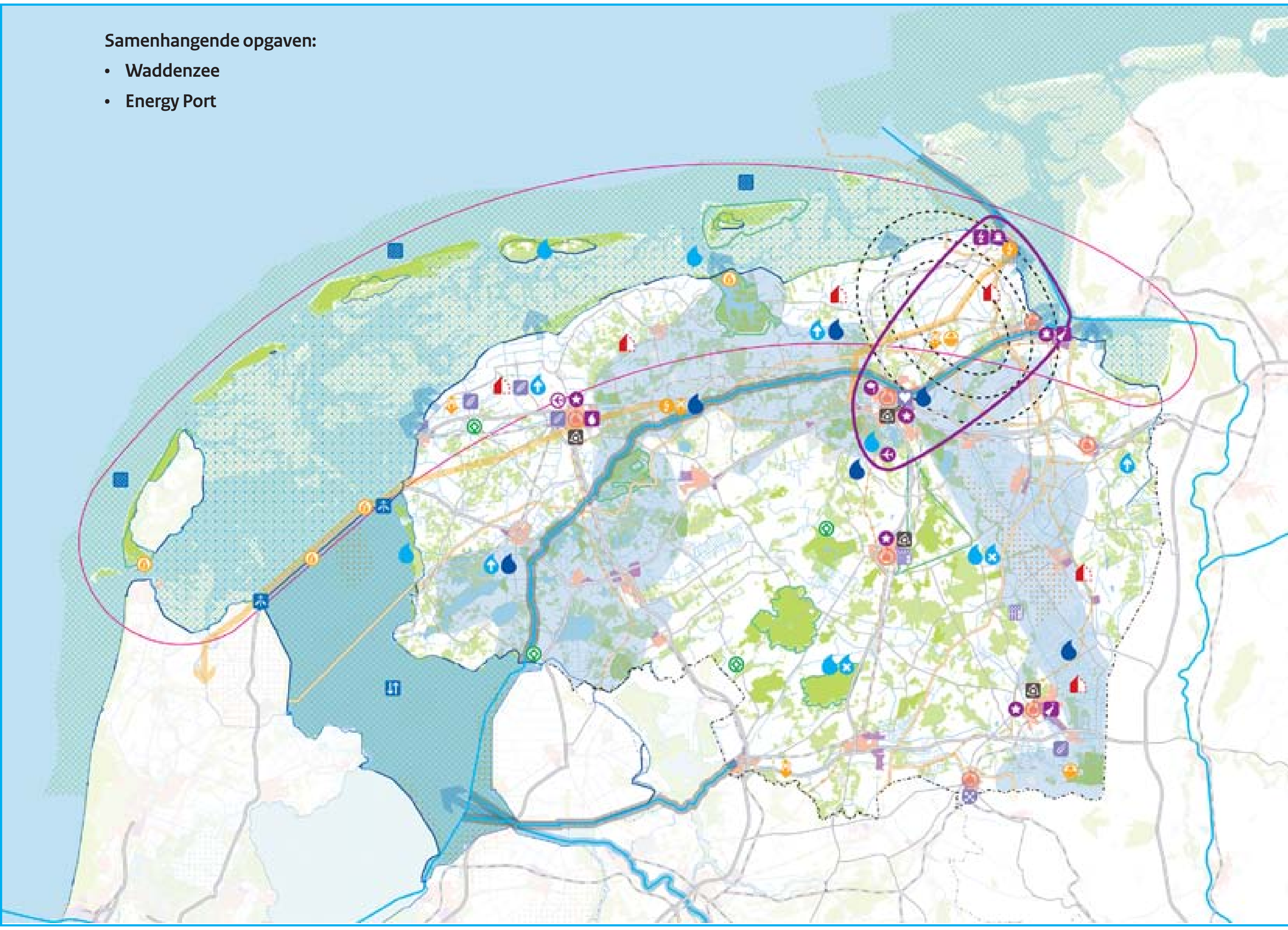
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

- Noorderruimte

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
- Gebied windenergie
- Olie- en gaswinning
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook
- Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning
- Energie uit water

Opgaven Noord-Nederland



MIRT ONDERZOEKEN

1. Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen
2. Anders Benutten
3. Concurrentiekracht Noord-Nederland
4. Economie en ecologie Eems-Dollard in balans

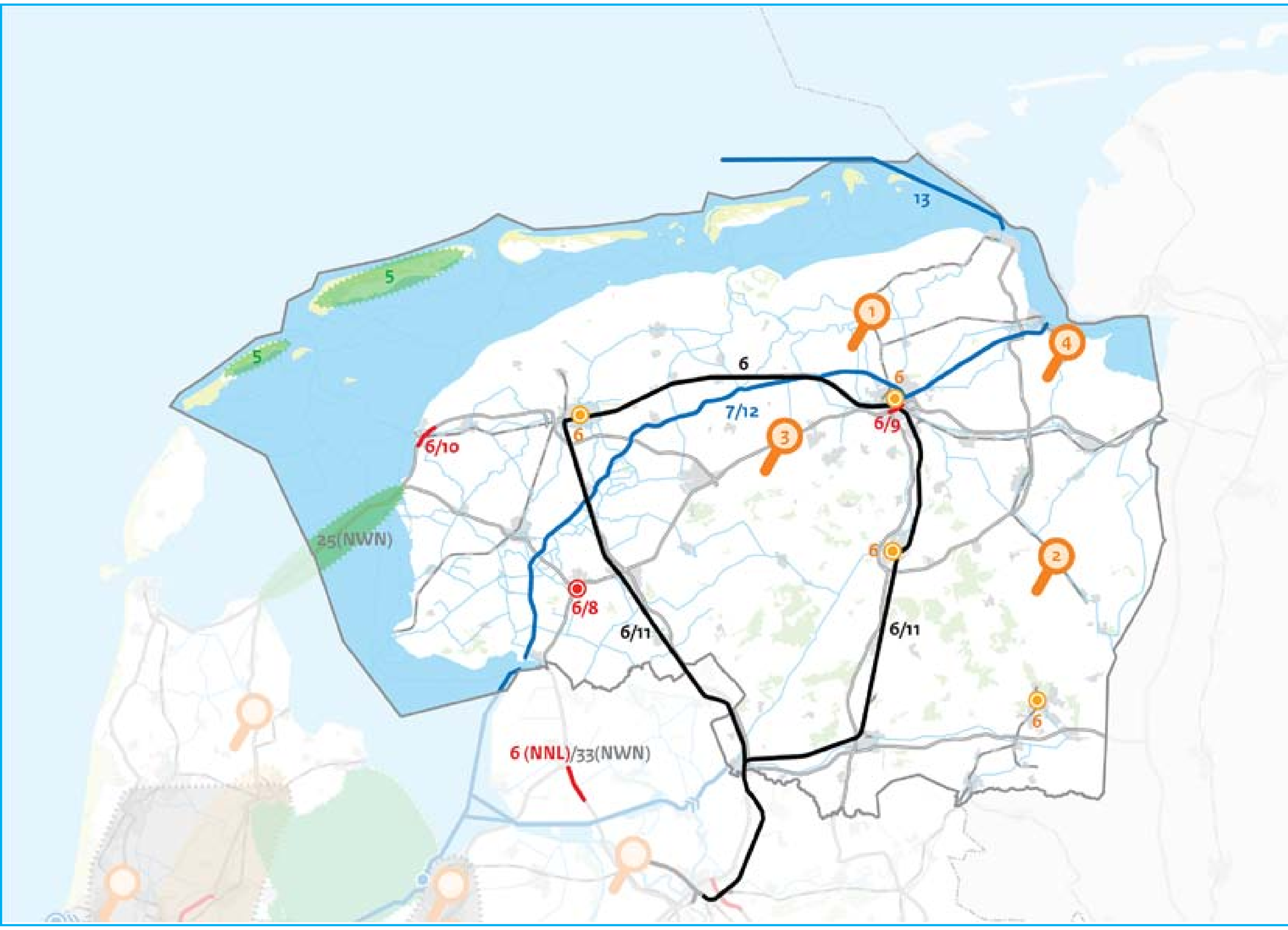
PLANUITWERKING

5. Legger Vlieland en Terschelling
6. Regiospecifiek pakket (RSP) Zuiderzeelijn
7. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

REALISATIE

8. A6/A7 knooppunt Joure
9. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
10. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
11. Sporendriehoek Noord-Nederland
12. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1
13. Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

Projecten Noord-Nederland



Legenda

Wegen

Spoor / OV

Vaarwegen

Ligplaats

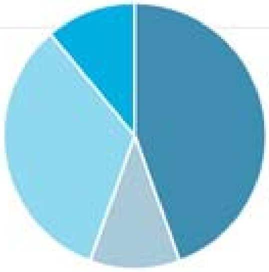
Integrale ontwikkelingen

Water

* (NHUF) Regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio

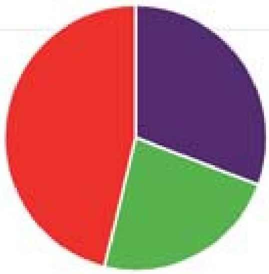
Infographic Noord-Nederland

Verdeling
aantal **projecten** naar **onderwerp**



Wegen	●	4
Spoor/OV	●	1
Vaarwegen	●	3
Water	●	1

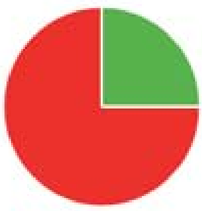
Verdeling
aantal **projecten** naar **fase**



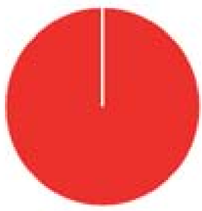
Onderzoek	●	4
Verkenning	●	0
Planuitwerking	●	3
Realisatie	●	6

Verdeling
aantal **fases** naar **onderwerp**

Wegen



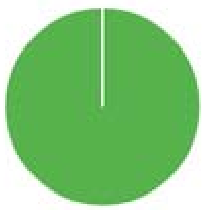
Spoor/OV



Vaarwegen



Water



	Onderzoek ●	Verkenning ●	Planuitwerking ●	Realisatie ●
● Wegen	0	0	1	3
● Spoor/OV	0	0	0	1
● Vaarwegen	0	0	1	2
● Water	0	0	1	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

13

Totaal aantal projecten

Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen



Aanleiding en doel Met het SER Energieakkoord uit 2014 zet Nederland in op een versnelling in de transitie naar een meer duurzame energiehuishouding. Een breed scala van duurzame energiebronnen dient een groeiend aandeel in de energievoorziening te krijgen. Net als bij conventionele energiebronnen, neemt ook hernieuwbare energie ruimte in en is het van invloed op het landschap. De grootschalige invoering van hernieuwbare energie stuit op bezwaren. Geen of beperkte acceptatie leidt tot vertraging in de uitvoering van de energietransitie agenda. Daarom is onderzoek nodig naar de vraag hoe een zo maximaal mogelijk acceptatie kan worden verkregen van stakeholders in gebieden waarin (grootschalige) duurzame energieprojecten zijn gepland. Passend bij het 'Living Lab'- gedachtegoed worden pilots (o.b.v. concrete initiatieven van stakeholders) ingepast in het onderzoek.

Planning
Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 – 6 maanden)
2016: fase 2, probleem- en kansenanalyse (circa 9 – 12 maanden)
2017: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden)
2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden)

Betrokkenen De provincies Groningen, Friesland en Drenthe, het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Groningen en wordt naast de overige provincies en de beide departementen ondersteund door de Energy Academy Europe.

Gebied Noord-Nederland
Fase MIRT Onderzoek

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Anders Benutten

Gebied Noord-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Afname van draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied en de schaalvergroting van deze voorzieningen zorgen voor een verdergaande concentratie van werken, onderwijs en zorg in de centrum-dorpen en steden. Door deze verschuiving groeien de centrumdorpen en steden, maar krijgt het toch al ijle landelijk gebied te maken met een verdere afname van inwoners en voorzieningen. Dit leidt ook tot toenemende exploitatietekorten in het OV, terwijl de BDU daalt. Daarnaast hebben gemeenten sinds1 januari 2015 te maken met vergaande decentralisaties van het sociaal domein, wederom gepaard gaande met bezuinigingen.

Het doel van het MIRT Onderzoek Anders Benutten is om met de uitgangspunten van 'Beter Benutten' vast te stellen welke mogelijkheden er zijn om te zorgen dat de inwoners van de krimpgebieden bij de bovenlokale voorzieningen kunnen blijven komen, rekening houdend met reistijd, draagvlak en haalbaarheid. De goede ervaringen uit 'Beter Benutten' passen goed bij dit MIRT Onderzoek. In algemene zin gaat het om het direct betrekken van het bedrijfsleven en zorginstellingen en het aanspreken op hun eigen verantwoordelijkheden, het zoeken naar niet traditionele (infrastructurele) maatregelen als informatievoorziening en inrichting. Zo kunnen bijvoorbeeld ook ICT en instrumenten als apps, facebook en twitter deel van de oplossing vormen. In het MIRT Onderzoek is ook aandacht voor eventuele juridische belemmeringen en de gevolgen voor de financiële lasten. Onderzocht wordt welke mogelijkheden tot bundeling in Noord-Nederland mogelijk zijn en hoe dit efficiënt en doelmatig kan worden uitgevoerd. Passend bij het 'Living Lab'- gedachtegoed worden lopende pilots en experimenten (o.b.v. concrete initiatieven van stakeholders) ingepast in het onderzoek.

Planning
Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 – 6 maanden)
maart 2016: fase 2, probleem- en kansen-analyse (circa 9 – 12 maanden)
juli 2016: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden)
november 2016: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden)

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Concurrentiekracht Noord-Nederland

Gebied Noord-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel Noord-Nederland kent een ijle economische structuur met een relatief klein aantal economische clusters/knooppunten en een groot aandeel MKB-bedrijven. Voor het versterken van de economie in termen van innovatiekracht en het toevoegen van banen is de inzet van de overheden gericht op het vergroten van samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen. Doordat fysieke afstanden groter zijn en urbanisatievoordelen, achterwege blijven, is het voor bedrijven en kennisinstellingen complexer om van elkaars 'nabijheid' te profiteren. In dit onderzoek ligt het accent op het in kaart brengen van cross-sectorale verbindingen van belangrijke sectoren en de vraag waar zich kansen voordoen om agglomeratiekracht en borrowed size effecten in termen van voordelen van samenwerking van meerdere bedrijven uit één sector en gerelateerde sectoren met clusters in andere krachtige economische regio's te versterken. Dit draagt bij aan het optimaliseren van netwerken tussen relevante economische clusters en regio's. Het MIRT Onderzoek moet de opgaven die hiermee gepaard gaan scherper in beeld brengen. De noordelijke campussen vervullen een sleutelrol, samen met universiteiten en hogescholen in de kennisinfrastructuur. In hoeverre de beschikbare kennisinfra adequaat kan inspelen op de vragen van het bedrijfsleven is een onderdeel van dit onderzoek. Het onderzoek moet bijdragen aan nieuwe ideeën over de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland, het stimuleren van samenwerking en ketenvorming, concretiseren van living labs, het beter benutten en verbinden van bestaande campussen, hogescholen en universiteit(en) en belemmeringen in knellende wet- en regelgeving in beeld brengen. Er wordt gebruikt gemaakt van de uitkomsten uit de Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat Nederland (BVNL) en het rapport Noord4Bio van de Wageningen Universiteit.

Planning Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 – 6 maanden)
2016: fase 2, probleem- en kansenanalyse (circa 9 – 12 maanden)
juni 2017: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden)
november 2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden).

Betrokkenen De provincies Groningen, Friesland en Drenthe, het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) getrokken door de provincie Drenthe. Hierbij wordt gedacht aan de RUG, Planbureau voor de Leefomgeving, een aantal grotere bedrijven/bedrijfsnetwerken/clusters en overheden.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2016: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans

Gebied Noord-Nederland
Fase MIRT Onderzoek



Aanleiding en doel In het Eems-Dollard estuarium is tegelijkertijd sprake van grote economische ambities en zichtbaar ecologisch herstel. Hiervoor zijn afspraken nodig over zowel economische ontwikkelingsruimte als over ecologische maatregelen. In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) november 2013 zijn door Rijk en regio afspraken gemaakt over een MIRT Onderzoek. De uitkomsten worden gebruikt om invulling te kunnen geven aan de Nederlandse strategie in de totstandkoming van een bilaterale samenwerking met Duitsland voor het ecologisch herstel van de Eemsdelta en toe te werken naar een afsprakenkader en financieringsstrategie voor herstelmaatregelen in het Nederlandse deel van het Eems-Dollard estuarium. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk welke maatregelen effectief en noodzakelijk zijn en hoe deze te realiseren zijn. Diverse (lopende) onderzoeken in Nederland en Duitsland moeten de bouwstenen voor het onderzoek leveren.

Planning In 2015 is besluitvorming voorzien omtrent een mogelijk adaptief maatregelenprogramma, de financiering daarvan, de rolverdeling Rijk-regio in samenhang met bilaterale afspraken en een uitvoeringsorganisatie. Er zal worden afgewogen of een vervolg in de vorm van een MIRT Verkenning aan de orde is.

In het BO MIRT najaar 2014 is uitgesproken dat op het onderzoek een MIRT Verkenning kan volgen, mits:

- Het maatregelenoverzicht wordt toegespitst aan de hand van criteria zoals ecologische effectiviteit, draagvlak en haalbaarheid.
- De kostenindicatie wordt uitgewerkt tot een volwaardige financieringsstrategie voor financiering.
- Er zicht wordt geboden op de vorm van de bestuurlijke samenwerking met Duitsland en de probleembeschrijving uitmondt in een gezamenlijk gedeeld urgentiebesef.
- De kijkrichtingen en de shortlist met effectieve maatregelen worden benut als bouwstenen om te komen tot een gezamenlijk streefbeeld met Duitsland.

De planning is mede afhankelijk van de voortgang van het Integraal Managementplan (IMP) Eems-estuarium. Voor uitwisseling over de koers van beide landen, met name zodra het IMP Eems-estuarium is afgerond, is afstemming op bestuurlijk niveau nodig. In fase II van dit MIRT Onderzoek zal in samenhang met de trekkers van het IMP Eems-estuarium hiervoor een route worden geschetst.

Betrokkenen
De provincie Groningen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn gezamenlijk opdrachtgever. Ondersteuning door het ministerie van EZ en advies van de Waddenvereniging en Groningen Seaports.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Legger Vlieland en Terschelling

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland van de jaren '70 van de vorige eeuw, buitendijks. Door het toenmalig ministerie van VenW is toegezegd deze woonwijk binnendijks te brengen door de primaire waterkering te verleggen. In het Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) was sprake van een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planuitwerking. Bij gemeente en provincie Fryslân leefde echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling had een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Oplossing Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen, heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen de mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. In de zomer van 2012 zijn de bevindingen aan het ministerie van IenM voorgelegd. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris in 2012 een besluit genomen over de voorkeursligging van de primaire keringen. In oktober 2012 heeft de staatssecretaris samen met de gemeenten Vlieland en Terschelling en de provincie Fryslân een intentieverklaring over de waterveiligheid op de eilanden gesloten. Alvorens tot realisatie over te gaan is in 2013 gestart met de planuitwerking. In samenspraak met de betrokken partijen worden de voorkeurtracés in detail uitgewerkt. Op basis van de definitieve ligging wordt de bijlage van de Waterwet aangepast en kan tot realisatie worden overgegaan.

Planning
2012: voorkeursbeslissing
2015: projectbesluit

Financiën Taakstellend budget € 3 mln. Artikel DF 1.02.01.

Uitvoering Rijkswaterstaat Noord-Nederland trekt namens het ministerie van IenM de planuitwerking. Betrokken zijn: gemeenten Vlieland en Terschelling, provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2015: de datum van het geplande projectbesluit is verschoven van eind 2014 naar voorjaar 2015.

2016: het projectbesluit is voorzien in najaar 2015

A6/A7 Knooppunt Joure

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen. Er vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken en de verkeersveiligheid verminderen. Daar de capaciteit van de rotonde beperkt is, is naar een oplossing gezocht.

Oplossing De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Ook de Entree Joure, het verdiepen van de Langwarder Wielen, het verwijderen en hergebruik van de geluidswal en het opruimen van de bestaande tunnel Hollandiastraat worden meegenomen. Dit is verwoord in de voorkeursbeslissing die in het voorjaar van 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Planning
2013: Tracébesluit
2015: start realisatie
2017: openstelling

Financiën
Taakstellend budget: € 77 mln. Het project wordt als volgt gefinancierd:
- uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP: € 53 mln;
- uit het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006: een rijksbijdrage van € 9 mln en een regiobijdrage van € 6 mln;
- door de regio die garant staat voor de resterende bijdrage van € 5 mln en die ernaar streeft om deze te realiseren door besparingen;
- er is door het Rijk een extra budget van € 4 mln beschikbaar gesteld om het knooppunt geschikt te maken voor 130 km/u.

Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd, dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Politiek/bestuurlijk In mei 2010 is er tussen Rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De planuitwerking vindt – in nauwe samenwerking met de provincie en gemeente Friese Meren – plaats onder leiding van Rijkswaterstaat. Het Tracébesluit is eind 2013 vastgesteld. In de realisatieovereenkomst van 2013 hebben de gemeente De Friese Meren, provincie Fryslân en Rijkswaterstaat afgesproken dat zij gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen, dat zij de financiële afspraken vastleggen, en gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is.

Uitvoering In 2014 is het project met Design & Construct-contract op de markt gezet. In 2015 is een aannemer geselecteerd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing		●				
Planning			●	●		
Financiën						
Pol./Best.	●				●	

Toelichting op de wijzigingen

2011: in mei 2010 is er tussen Rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

2012: scope wijziging: het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/u.

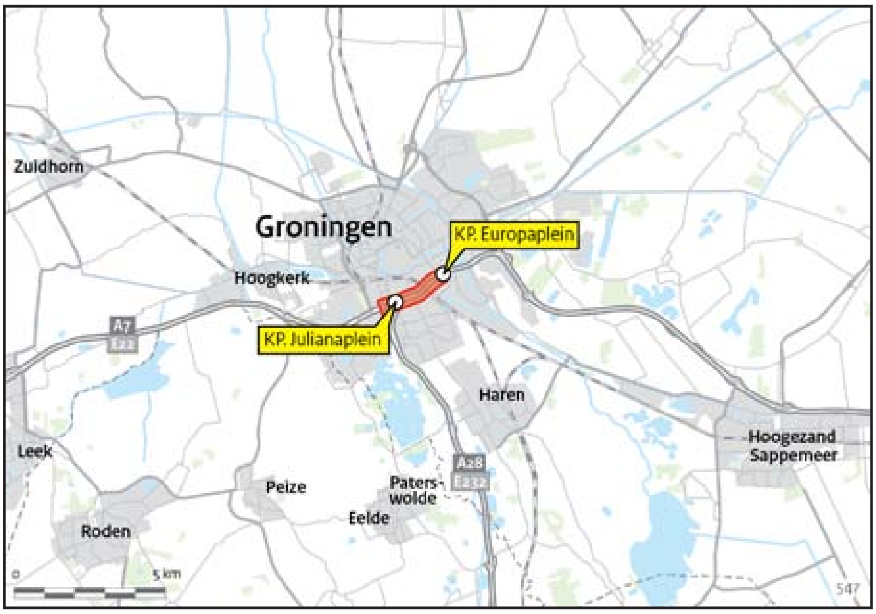
2013: besloten is om het knooppunt Joure te laten ontwerpen op een maximum snelheid van 130 km/u. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp brengt extra werk met zich mee. Dat leidt er toe dat de start van de realisatie niet in 2012 maar in 2013 plaatsvindt.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de werkzaamheden aan het Tracébesluit zijn aangehouden tot april 2013 vanwege het al dan niet toevoegen van een aquaduct aan de scope van de planuitwerking. Conform de in 2013 gesloten realisatieovereenkomst met de regio is de planning hierop geactualiseerd.

2015: de realisatieovereenkomst is ondertekend en daarmee is het project overgegaan naar de realisatiefase.

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staat onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing De oplossing wordt gevonden door een capaciteitsvergroting op het bestaand tracé tussen het Julianaplein en het Europaplein met onder meer een verdiepte ligging met overkluizingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Planning
2014: Tracébesluit
2016: start realisatie
2019-2021: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 666 mln. Artikel IF 12.03.01.

Politiek/bestuurlijk Het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen Rijk, provincie Groningen en gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de Aanvangsbeslissing genomen. In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2010 is voorts een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp ten behoeve van het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het Tracébesluit is in 2014 vastgesteld.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase	●					●
Opgave						
Oplossing						
Planning				●		
Financiën					●	
Pol./Best.	●					

Toelichting op de wijzigingen

2011: er is een bestuurlijk voorkeursalternatief vastgelegd en het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullende Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

2015: het taakstellend budget is opgehoogd met in- en externe kosten voor voorbereiding realisatie en realisatie.

2016: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De aanbesteding is gestart in 2015, schop in de grond wordt in 2016 verwacht.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1 autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden sinds het gedeelte Zurich-Harlingen 2x2 rijstroken heeft gekregen. Op basis van een verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit beperkend is voor de doorstroming, dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

Oplossing De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging van de rijksweg en een betere inpassing van de weg in de omgeving. In het tracé is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De aanpassing van de rijksweg maakt deel uit van de integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Planning
2012: Tracébesluit
2014: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 149 mln (waaronder € 15 mln kosten voorbereiding, apparaat en toezicht). Het project wordt overwegend gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De risico's bij overschrijding van het taakstellend budget liggen bij de regio. Artikel IF 14.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2010 en in de realisatieovereenkomst van 2013 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Afgesproken is dat de gemeente Harlingen, de provincie Fryslân en Rijkswaterstaat gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen. In de overeenkomst zijn financiële afspraken vastgelegd, is afgesproken dat de drie partijen gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en staat dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is. In februari 2013 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden. In 2013 is de Realisatieovereenkomst getekend.

Uitvoering Het project is augustus 2014 gegund.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën						
Pol./Best.						

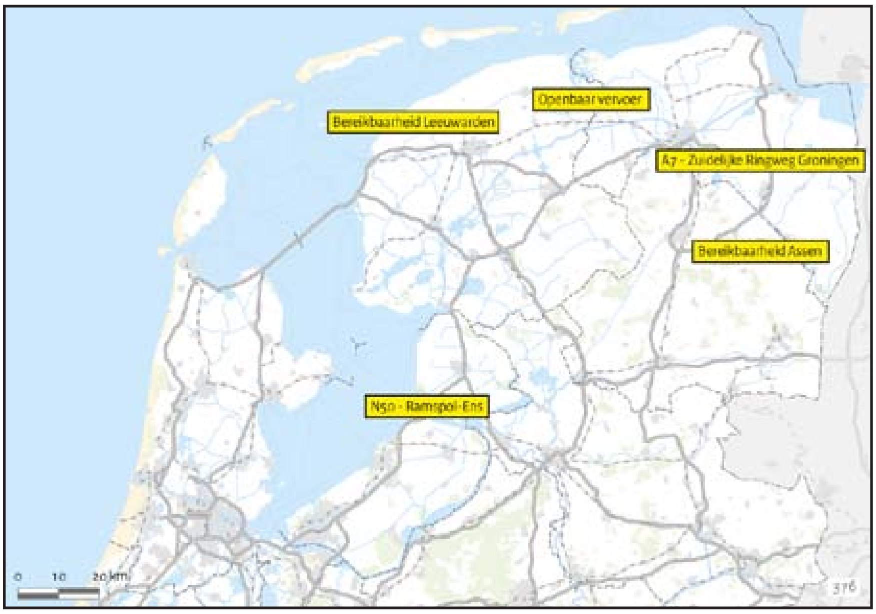
Toelichting op de wijzigingen

2013: werkzaamheden gebiedsontwikkeling starten in 2013. Hierover zijn met de regiopartners afspraken gemaakt. Openstelling blijft 2017.

2014: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer: verbeteren bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en tevens versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak is onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 is het kabinet alles overwegende tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

Oplossing Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: ruimtelijk economische programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (juni 2008). Conform de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr 40) ligt de regie voor het RSP zoveel mogelijk bij de regio. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens; Openbaar vervoer. Conform de motie Koopmans (TK 27658, nr 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

Planning Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er wordt met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.

Financiën Totale rijksbijdrage: € 1.184 mln (inclusief € 135 mln voor de Sporendriehoek, zie het betreffende projectblad). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijspeil 2007). Artikel IF 14.03.

Politiek/bestuurlijk Besluit van kabinet voor RSP in november 2007. Conceptconvenant in maart 2008. Tweede Kamer heeft besluit en convenant onderschreven in Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) en in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2 planuitwerkingsbesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen). Meer informatie is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●				●
Pol./Best.	●					

Toelichting op de wijzigingen

2011: het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft ten behoeve van de uitvoering van het betreffende deel van het bereikbaarheidspakket RSP een Regionaal Mobiliteitsfonds ingesteld.

2012: het budget is aangepast door de overboeking van de rijksbijdrage uit het RSP-budget aan het project A7 Zuidelijke ringweg Groningen (ZRG) fase 2 (- € 596 mln)

2016: Delen van het taakstellende budget in het Provinciefonds en Gemeentefonds gestort. Daarnaast is als uitvloeisel van het Convenant Verdubbeling N33 Assen – Zuidbroek € 14 mln overgeboekt naar IF 12.

Sporendriehoek Noord-Nederland

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Spoorwegen personen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De motie Koopmans (TK 27658, nr 41) heeft de regering verzocht € 160 mln (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor aangekondigde pakket van € 4.500 mln voor de periode tot 2020. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte en kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verbeteren, zoals wachtsporen en het optimaliseren van bogen.

Oplossing Het project Zwolle Transfer Rijtijdverkorting wordt momenteel door ProRail uitgevoerd. Daarnaast is het voorbereiden van een viersporige halte Groningen Europapark in uitvoering. Verder worden de volgende projecten bestudeerd:

- vervanging overweg Wolvega door spoortunnel Om den Noort;
- aanpassing boog Hoogeveen;
- viersporigheid Groningen-Groningen losplaats;
- seinoptimalisatie Zwolle-Meppel.

De resterende gelden zijn gereserveerd voor overwegveiligheid ZwolleLeeuwarden en versnelling bediening brug over het van Harinxmakanaal. Andere mogelijk te treffen maatregelen, afhankelijk van de uiteindelijke dienstregeling, hebben betrekking op capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle-Herfte, aanpassingen te Assen, Meppel en Groningen en overige brugopeningen te Fryslân. Uit de lopende studies zal moeten blijken of voldoende geld beschikbaar is om al het genoemde ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren dan wel voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en IenM zijn hierbij ondersteunend en adviserend.

Planning
2010: start realisatie
2020: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 135 mln. Artikel IF 13.03.01.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen			●			
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

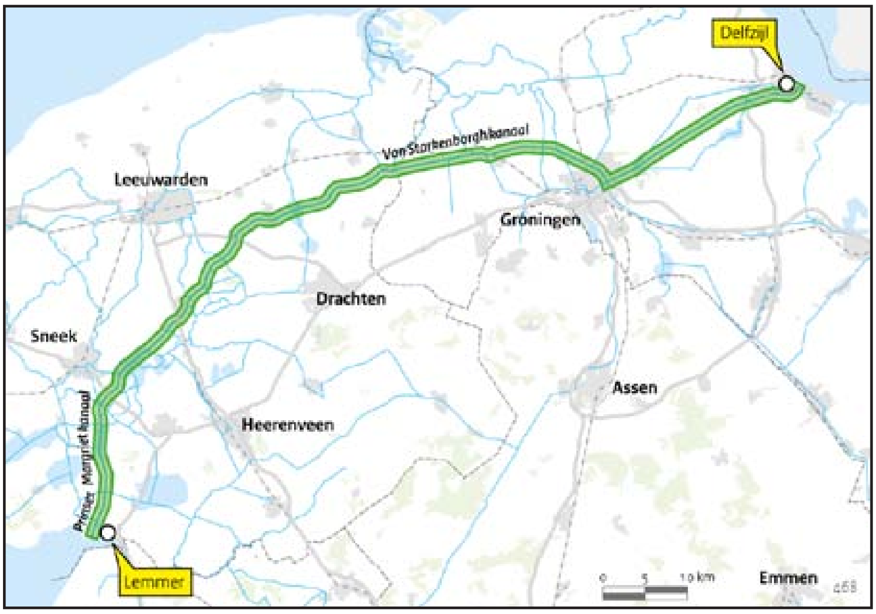
2013: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven met betrekking tot de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoort. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

2015: bij Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Verbetering bereikbaarheid van Noord-Nederland voor vierlaags-containervaart.

Oplossing In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om de vervanging en opwaardering van een aantal bruggen: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille.

Planning
2015: projectbeslissing
2017: start realisatie
2023: openstelling

Financiën Het taakstellend budget voor dit project is € 102 mln. Artikel IF 15.03.02.

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Fryslân gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister van IenM met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheerssituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds 1 januari 2014 wordt het beheer door Rijkswaterstaat uitgevoerd. De planuitwerking voor fase 2 wordt voorlopig echter nog voortgezet door de provincies. Voor de projecten Spoorbrug Zuidhorn en brug Burgum zijn inmiddels realisatiebesluiten genomen. Deze projecten zijn aan de realisatieprojecten van fase 1 toegevoegd.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•		•	•	•
Financiën						
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2011: vertraging vanwege nader overleg rijksoverheid en beide provincies over scope plan van aanpak tweede fase.

2012: het deelproject spoorbrug Zuidhorn is inmiddels naar realisatie gegaan en toegevoegd aan het realisatieproject Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1. Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zal bij de rijksbijdrage voor 2020 prioriteit worden gegeven aan de brug Burgum, de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krol autobrug.

2013: in 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.

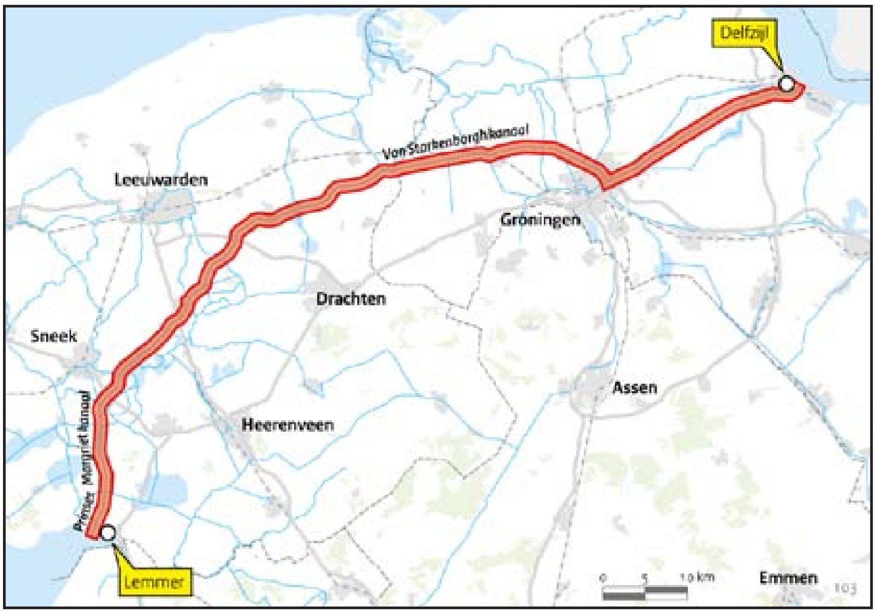
2014: de uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.

2015: de planuitwerking voor de bruggen Kootstertille en Schuienburg is vertraagd tot eind 2014 en de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krol autobrug tot medio 2015. De reden hiervoor is dat er nadere afstemming met de provincie en de gemeente nodig is.

2016: de planuitwerking voor de bruggen Kootstertille, Schuilenburg en Paddepoelsterbrug zijn binnen de looptijd van de beschikkingen eind 2014 afgerond. De planuitwerking voor de Gerrit Krol autobrug is medio 2015 gereed.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Bereikbaarheid van Noord-Nederland voor klasse Va schepen en vierlaags containervaart.

Oplossing Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen-Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De hieronder beschreven verbeteringen betreffen met name de nieuwe maatregelen (tweede deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planuitwerking:

- verbreden en verdiepen van het Van Starkenborghkanaal en het Prinses Margrietkanaal tot vaarwegklasse Va;
- het voor vierlaags containervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd, spoorbrug Zuidhorn, brug Burgum en de Noordzeebrug te Groningen.

Planning
2002: start tweede deel
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 284 mln. Artikel IF 15.03.01. Bijdrage van derden tweede deel: € 39 mln (provincies Fryslân en Groningen).

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Fryslân en Groningen gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister van IenM met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheersituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds 1 januari 2014 voert Rijkswaterstaat het beheer van deze hoofdvaarweg uit.

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		
Planning			•	•		
Financiën		•				
Pol./Best.			•			

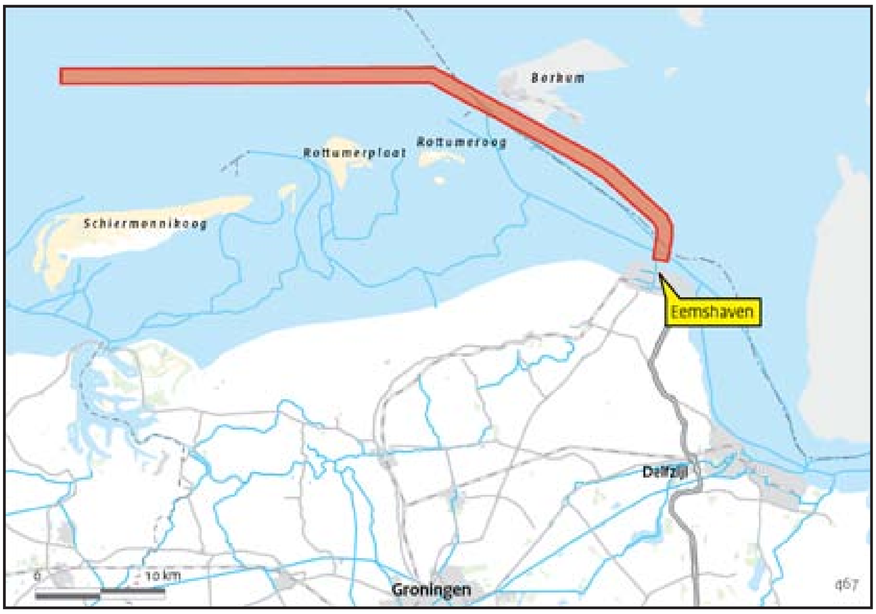
Toelichting op de wijzigingen

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssytematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln). Voor het deelproject spoorbrug Zuidhorn en bijbehorende bochtverruiming is inmiddels een realisatiebesluit genomen en dit project is toegevoegd aan fase 1.

2013: het jaar van oplevering is aangepast aan de planning van de bij de provincies in voorbereiding of uitvoering zijnde deelprojecten (bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en Noordzeebrug, spoorbrug Zuidhorn en verruiming Van Starkenborgh Kanaal). In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum.

2014: het deelproject brug Burgum is aan fase 1 toegevoegd. In de planning is het jaar van oplevering hierop aangepast.

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee



Opgave Een aantal energiegerelateerde bedrijven heeft zich gemeld bij Groningen Seaports, met het doel zich te vestigen in de Eemshaven. De bedrijven hebben aangegeven dat zij graag naar de Eemshaven komen, maar dat dan wel de vaarweg naar de Eemshaven geschikt moet zijn voor schepen met een diepgang tot 14 m. Momenteel voldoet de vaarweg op een aantal plaatsen hier niet aan. In de Nota Zeehavens 'Ankers van de economie' geeft het Rijk aan bereid te zijn om te investeren in de maritieme toegang tot de Groninger zeehavens als er bedrijven komen die concrete belangstelling hebben voor vestiging in de Eemshaven.

Oplossing Een vaarweg naar de Eemshaven, waar Panamax schepen tot een diepgang van 14 m de haven veilig en vlot kunnen bereiken. Het project levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energiegerelateerde bedrijvigheid. Door vestiging van energiebedrijven in de regio mogelijk te maken kan het energieaanbod van Nederland toenemen en worden productie, opslag en aanvoer gespreid. De bedrijvigheid richt zich op energiecentrales, een olieterminal voor opslag van strategische voorraden en windenergie. Hiermee verstevigt Nederland haar positie als exportland van elektriciteit in de toekomst. Om het vervoer veilig te kunnen laten verlopen is ook besloten om verkeersbegeleiding via het zogenaamde Vessel Trafic Management (VTM) systeem aan het project toe te voegen.

Planning
2014: Tracébesluit
2016: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 30 mln. Artikel IF 15.03.01.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de minister heeft aan een aantal bedrijven toegezegd alle medewerking te verlenen om de vestiging van de bedrijven in de Eemshaven mogelijk te maken. Het gaat om een multifuel centrale, een kolencentrale en een olieterminal voor de opslag van een strategische voorraad. In januari 2014 is het Ontwerp Tracébesluit getekend. Medio 2015 is het Tracebesluit onherroepelijk geworden.

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'11	'12	'13	'14	'15	'16
Algemeen						
MIRT fase	●		●			●
Opgave						
Oplossing						
Planning		●	●			
Financiën		●	●			●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in januari 2010 is een Partieel uitvoeringsbesluit genomen voor het bergingsprogramma. Het project is overgaan naar de realisatiefase, onder het voorbehoud dat het Tracébesluit nog onherroepelijk moet worden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). De opleverdatum is gewijzigd om beter aan te sluiten bij de gewenste openstelling van de vaarweg. De Raad van State heeft het Tracébesluit vernietigd. Er zal een nieuw Tracébesluit worden genomen.

2013: in 2012 is opdracht gegeven de planuitwerkingsfase te herstarten vanaf de OTB. Ook is de bouw van een Vessel Trafic Managementsysteem aan de scope toegevoegd, waardoor het budget met € 7 mln is verhoogd.

2016: project is overgegaan van planuitwerking naar realisatiefase. Volgens de afspraken met Duitsland voert Nederland zowel tijdens de realisatie als de drie jaar erna het onderhoud uit. Daarom is het daarvoor bestemde budget overgeheveld naar het begrotingsartikel voor BenO.



Financiële uitwerking

Bijdragen van derden
Maatregelen met budgettaire effecten
Inzet van de middelen
Doeluitkeringen
Overige Financiële Onderwerpen

Dekkingsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. Al deze bronnen worden hieronder toegelicht. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Link naar Infrastructuurfonds:

Link naar Deltafonds:

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, betaalt het Rijk in beginsel enkel de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Cofinanciering door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet er dan voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de Spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot één hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie.

Financiële uitwerking

Begin 2015 eindigde de eerste periode waarin subsidieaanvragen gedaan konden worden onder CEF. Projectvoorstellen konden worden ingediend door de lidstaten zelf en door ondernemingen, publieke instellingen en publiek-private samenwerkingsverbanden gevestigd in de Europese Unie. De subsidieverlening is een bevoegdheid van de Europese Commissie met instemming van de lidstaten. De lidstaten hebben in juli unaniem ingestemd met het besluit. In totaal is over alle EU-lidstaten € 13,1 miljard verdeeld. Er zijn bij de Europese Commissie 700 subsidieaanvragen ingediend. Het totaal aangevraagde subsidiebedrag was driemaal zo groot als het beschikbare budget. In totaal krijgen 276 projecten een subsidie, waaronder ruim 30 Nederlandse projecten en grensoverschrijdende projecten die Nederland samen met andere landen uitvoert.

Nederland en het vervoerend bedrijfsleven hebben baat bij de investeringsimpuls door de EU in infrastructuur in Nederland en de grote vervoersassen in Europa. Een aantal Nederlandse projecten is gehonoreerd. Het gaat onder andere om projecten van private partijen en op de thema's grensoverschrijdend spoor, innovatie en duurzaam transport.

- Positief resultaat onder andere: Caland spoorbrug/Maasvlakte (€ 59 mln), spoorproject Groningen-Bremen (€ 8,3 mln), Limburgspoorstudie (€ 4,7 mln), Maaswerken (€ 13,9 mln), SESAR, ERTMS, verduurzaming van de binnenvaart via een doorbraak van LNG als brandstof, ITS, busvervoer op waterstof (H2Nodes), Elektrisch rijden (HeERO). Ook is een aanvraag voor de studie naar de knelpunten in de spoorgoederenverbinding tussen Duisburg en Antwerpen toegekend.
- Voor de sluizen van IJmuiden en Terneuzen is minder toegekend dan aangevraagd: IJmuiden (€ 11 mln) en Sluis Terneuzen (€ 48 mln).
- Geen bijdrage is toegekend voor o.a. de rijksprojecten: Beatrixsluis in het Lekkanaal, sluis Eefde in het Twentekanaal en een aantal spoorprojecten waaronder station Driebergen-Zeist.,

Nederland profiteert van projecten die buurlanden met behulp van de toegewezen TEN-T-gelden kunnen ontwikkelen. Zo ontvangt een groot aantal Europese luchthavens een bijdrage om de luchtverkeersmanagementsystemen aan te passen ten behoeve van een gezamenlijk Europees luchtruim voor de burgerluchtvaart. Daarnaast heeft de Commissie besloten subsidies te verstrekken voor het Duitse kanalennetwerk en het spoor tussen Zevenaar en de ingang van de Gotthard tunnel en besteedt het € 979 miljoen aan het project Seine-Escaut, waarmee een verbinding wordt gerealiseerd tussen de Seine en de Westerschelde.

- **Europese Commissie:**

Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de volgende maatregelen met de daarbij behorende budgettaire effecten opgenomen: tol, voorfinanciering en Publiek Private Samenwerking (PPS).

Tol

De gereserveerde budgetten in het Infrastructuurfonds (IF) zijn niet toereikend om de projecten ViA15 en Blankenburgverbinding volledig publiek te bekostigen. Voor de aanleg van de projecten is er een tekort van € 316 miljoen voor de Blankenburgverbinding en € 285 miljoen voor de ViA15 (prijspeil 2015). Er is besloten om de bekostiging rond te krijgen met behulp van tolheffing bij de betreffende projecten. Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken is een wetsvoorstel in voorbereiding.
De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed. Kenmerkend daarbij is dat er op de begroting langjarige uitgavenreeksen staan in de periode na openstelling van de wegen voor het betalen van de zogenoemde beschikbaarheidsvergoedingen aan de DBFM-opdrachtnemer. Daarnaast is het kenmerkend bij DBFM-contracten dat (een consortium van) private partij(en) de aanleg (voor)financiert. Aan deze financiering zijn kosten verbonden die tot uitdrukking komen in de hoogte van de beschikbaarheidsvergoedingen. Het feit dat zowel de beschikbaarheidsvergoedingen als de tolopbrengsten zich pas na openstelling van de wegen voordoen, maakt het mogelijk om een deel van de beschikbaarheidsvergoedingen direct te bekostigen uit de jaarlijkse tolopbrengsten. De tolopgave betreft het deel van het tekort in de bekostiging dat door tolheffing moet worden opgebracht. De tolopgave is begroot op het Infrastructuurfonds.
De tolopbrengsten komen dus pas in de toekomst beschikbaar. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) worden deze tolopbrengsten teruggerekend naar de waarde op dit moment: respectievelijk € 316 miljoen en € 285 miljoen (prijspeil 2015). Dit is de contante waarde van de tolopgave. Op deze wijze is de dekking uit tolheffing vergelijkbaar gemaakt met het tekort op het aanlegbudget.

Voorfinanciering

De projecten in het MIRT moeten binnen de budgettaire kaders ingepast worden. Via het MIRT wordt daarom in overleg met de regio's een prioritering in de projecten aangebracht. Toch kan het zo zijn dat een regio wenst om een project versneld uit te voeren ten opzichte van de MIRT-budgettering. Het kabinet stelt een aantal voorwaarden voor versnelling.

In de eerste plaats dat de partij die wenst te versnellen ook de extra kosten van de benodigde voorfinanciering draagt. Er kan pas sprake zijn van voorfinanciering als de bekostiging van het project volledig rond is en vastgelegd is in bestuurlijke afspraken.

Ten tweede mag een versnelling het EMU-saldo in de jaren van de versnelde realisatie niet additioneel belasten. In beginsel dient om een project te kunnen versnellen een ander project van dezelfde omvang in dezelfde jaren vertraagd te worden. Indien hier geen ruimte toe is, kan een PPS/DBFM contract een oplossing zijn om te versnellen zonder daarbij het EMU-saldo extra te belasten in de jaren dat het project versneld uitgevoerd wordt. Een kenmerk van PPS/DBFM is namelijk dat een private partij de investering tijdelijk voor haar rekening neemt en voldoende risico's overneemt. Voorts betaalt de overheid de private partij niet in de jaren van aanleg maar pas na oplevering.

Publiek Private Samenwerking (PPS)

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van PPS. Met deze maatregel wordt bovenal beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals DBFM). Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Indien PPS van toepassing is, zal informatie over de betrokkenheid van de markt op de projectbladen opgenomen worden. Het vorige kabinet heeft in het kader van de rijksbrede bezuinigingen een taakstelling uit hoofde van PPS efficiencywinst op het Infrastructuur- en Deltafonds gelegd. De toedeling naar concrete projecten kan op de MIRT bladen gevonden worden. Verder wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door de opbrengsten van gebiedsontwikkeling voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in. Een voorbeeld van een nieuwe samenwerking is de pilot die uitgevoerd wordt bij het privaat gefinancierde project N33 Assen (zuid)-Zuidbroek. Dit is het eerste project in Nederland waarbij het vreemd vermogen voor het PPS consortium door een pensioenfonds is verschaft.

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in onderstaande tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EZ en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2016.

Artikel	Omschrijving	2015	2016	2017	2018	2019	2020
IenM (XII)							
13.03	Projecten BIRK	2.304	4.318	1.382	6.800	0	0
13.03	Nota Ruimte	0	0	6.200	0	0	0
13.04	Meerjarenprogramma Bodem	15.972	20.225	28.799	40.216	31.817	31.842
20.01	Uitvoering Geluidsanering	21.091	21.285	22.635	27.909	26.305	26.305
25.01	Bijdrage BDU	1.879.591	852.688	853.519	854.998	854.944	853.553
IenM (A)							
12.01	Verkeersmanagement HWN	14.510	9.691	3.631	3.631	3.632	3.631
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging HWN	592.880	678.756	562.327	506.795	520.306	499.928
12.03	Aanleg HWN	518.570	443.676	617.169	944.946	1.532.198	1.845.424
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HWN	669.479	371.932	644.111	519.647	325.945	343.201
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	440.215	567.712	531.703	511.708	507.124	505.976
12.07	Investeringsruimte HWN	0	-60.647	-60.162	-49.218	-52.232	-50.307
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	1.228.205	1.291.436	1.165.680	1.142.026	1.186.531	1.163.964
13.03	Aanleg Spoor	793.832	963.385	814.795	724.012	595.351	360.942
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoor	168.123	157.384	155.887	156.395	159.583	166.793
13.07	Rente en aflossing Spoor	48.907	17.020	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte Spoor	22.276	18.037	76.230	101.916	77.966	77.311
14.01	Grote regionale projecten	127.145	133.159	197.040	169.301	95.156	125.408
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	9.111

Tabel 1: vervolg op volgende pagina.

Financiële uitwerking

14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	12.837	145.555	168.971	158.348	71.735	50.898
15.01	Verkeersmanagement HVWN	7.545	8.412	8.412	8.412	8.412	8.412
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging HVWN	411.846	411.347	356.103	328.006	274.708	283.144
15.03	Aanleg HVWN	248.292	141.226	188.940	234.166	166.912	133.617
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HVWN	4.233	6.184	3.619	7.844	2.262	2.229
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	250.079	301.578	289.741	283.916	280.932	280.488
15.07	Investeringsruimte HVWN	0	-14.336	-10.008	-8.285	-11.443	-7.799
17.01	Westerscheldetunnel	0	0	0	0	0	0
17.02	Betuweroute	3.639	4.555	2.083	2.083	2.083	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	20.905	20.183	25.700	23.000	0	0
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	5.748	4.604	4.620	4.216	2.669	486
17.07	ERTMS	35.628	41.338	44.669	57.588	112.588	196.588
17.08	ZuidasDok	87.269	28.283	88.327	114.027	163.562	190.741
18.01	Saldo van de afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	434	128.431	127.621	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	3.854	3.045	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	1.909	0	0	0	0	0
18.05	Railinfrabeheer	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	5.244	2.005	1.996	1.000	865	763
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	223.074	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	18.251	18.251
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	-40.000	40.000	0	0	0
IenM (J)							
1.01	Grote projecten waterveiligheid	582.719	567.349	385.415	308.537	250.317	275.940
1.02	Overige aanlegproj. Waterveiligheid	149.922	84.808	206.164	321.752	383.314	248.140
1.03	Studiekosten waterveiligheid	7.661	8.955	7.205	400	400	350
2.01	Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
2.02	Overige invest. Zoetwatervoorziening	13.704	47.293	43.994	24.749	30.385	30.833
2.03	Studiekosten Zoetwatervoorziening	2.315	2.310	2.235	1.585	1.585	1.585
3.01	Watermanagement	7.764	6.991	6.989	6.989	6.989	6.989
3.02	Beheer en Onderhoud	157.748	199.345	134.096	141.234	134.496	90.923
4.01	Experimenteerprojecten	0	0	0	0	0	0
5.01	Apparaat	181.119	214.647	206.160	209.156	206.834	204.994
5.02	Overige uitgaven	68.624	73.279	67.565	67.547	67.192	67.199
5.03	Investeringsruimte	0	-17.863	0	0	0	0
7.01	Investeringen waterkwaliteit	39.980	22.217	25.738	37.182	53.489	80.050
7.02	Overige Invest.waterkwaliteit	7.973	2.130	3.276	767	767	20.889
EZ (XIII)							
18	NURG/Maaswerken	8.015	3.815	2.835	2.840	4.505	4.505
18	Mainport Rotterdam	7.269	7.410	7.560	7.701	7.859	8.016
18	Uitfinanciering Sterke Regio's en Nota Ruimte	8.900	10.664	3.914	1.611	0	0
18	Westerschelde	0	7.028	6.117	0	0	0
TOTAAL		**9.110.349**	**7.922.845**	**8.087.600**	**8.024.050**	**8.122.891**	**8.177.910**

Tabel 1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

Doeluitkeringen

Dit MIRT Overzicht gaat niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit (doel)uitkeringen. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten.

Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer onderdeel uit van het provinciefonds. Dit is reeds voorzien bij de op 1 januari 2015 in werking getreden Wet Afschaffing plusregio's. De BDU-middelen van de voormalige plusregio's zijn eveneens naar het provinciefonds overgeheveld en toegekend aan de betreffende provincies, met uitzondering van de middelen voor de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam. Deze financiële middelen voor verkeer en vervoer worden via een aangepaste Wet BDU toegekend aan twee door de betrokken overheden in het leven geroepen openbare lichamen, die optreden als vervoersautoriteit in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken. Voor de periode 2013 tot en met 2017 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de tekortnorm voor decentrale overheden, tevens zijn er afspraken gemaakt over het ambitieniveau voor het EMU-saldo van decentrale overheden. Voor 2015 is een tekortnorm van 0,5 procent BBP afgesproken, daarnaast is een ambitieniveau van 0,3 procent BBP overeengekomen voor het EMU-tekort. Bij (meerjarige) overschrijding zal in bestuurlijk overleg tussen Rijk en decentrale overheden bezien worden hoe de overschrijding aangepakt kan worden.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wet Verplicht Schatkistbankieren van kracht geworden. Deze Wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord "overtollig" verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De betaalde btw moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde.

Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het Rijk en decentrale overheden (Tweede Kamer, 2012–2013, 33 400 B, nr. 7), is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond, komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeente- en provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.



Voortgangrapportage Tracéwetprojecten

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari 2015-30 juni 2015)

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het Tracébesluit (TB) is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld (Staatsblad 2011, 595). Deze rapportage geeft voor de projecten eveneens inzicht in de mijlpalen voor realisatie.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari 2015 tot en met 30 juni 2015, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage die is opgenomen in de brief van 23 maart 2015 (TK 2014-2015, 34 000 A, nr. 60). In dat overzicht rapporteerde de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) mede namens de staatssecretaris van IenM over de periode van 1 juli 2014 tot en met 31 december 2014. Op dat overzicht heeft een schriftelijk overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden (TK 2014-2015, 34 000 A, nr. 62).

Ontwikkelingen

Over de ontwikkelingen in het Hoofdwegennet informeert de minister van IenM de Tweede Kamer ieder trimester via de Publieksrapportage Rijkswegennet. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling van de doorstroming, en van de verkeershinder door werkzaamheden in Nederland. Ook beschrijft het wat Rijkswaterstaat hieraan doet. De jongste rapportage die de Tweede Kamer is aangeboden behandelt de periode van 1 januari tot en met 30 april 2015. Deze rapportage is aangeboden bij brief van 16 juni 2015 (TK 2014-2015, 34 000 A, nr. 64).

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari 2015 tot en met 30 juni 2015 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Er is één Startbeslissing genomen:

- voor de verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn.

Er zijn drie Ontwerp-Tracébesluiten (OTB) genomen:

- voor het vaarwegproject Nieuwe Sluis Terneuzen en
- voor het hoofdwegproject A13/A16 Rotterdam.

Beide OTB's zijn overeenkomstig de planning genomen.
En

- voor het gecombineerde spoorweg- en hoofdwegproject Amsterdam Zuidas en hoofdwegproject A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Dit besluit is drie kwartalen eerder genomen dan gepland.

Er zijn vier Tracébesluiten vastgesteld:

Twee voor de spoorwegprojecten:

- Doorstroomstation Utrecht (DSSU) en
- Utrecht Centraal – Leidsche Rijn (in de vorige rapportage nog Utrecht – Amsterdam Rijnkanaal (UtARK) genoemd).

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Beide zijn vastgesteld conform de planning.

En twee voor de hoofdwegprojecten:
- A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen en
- N35 Zwolle-Wijthmen.

Het eerste besluit is volgens de planning genomen, het tweede is één kwartaal eerder genomen dan gepland.

In deze periode zijn de Tracébesluiten voor de volgende projecten onherroepelijk geworden:
- Het vaarwegproject Lekkanaal/3de kolk Prinses Beatrixsluis en de drie hoofdwegprojecten:
- A1 Bunschoten- Knooppunt Hoevelaken,
- A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein en
- N18 Varsseveld-Enschede.

Aangepaste planning
Voor vier projecten is de planning voor (O)TB aangepast. Het gaat om:
- Het wegenproject A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
- Het vaarwegproject Nieuwe Sluis Terneuzen.
- De spoorwegprojecten: spoorverdubbeling Zwolle-Herfte en een extra sneltrein Groningen-Leeuwarden (ESGL). In bijgaande tabellen is hier een toelichting opgenomen.

Toelichting op de tabellen met projecten
Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2015. In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. De voortgang ten opzichte van de peildatum 31 december 2014 is er in te lezen. In de rapportage is een aparte tabel opgenomen voor de verkenningen. Het gaat om twee projecten aan hoofdwegen, beide in Brabant. En om de verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn in Noordwest-Nederland. De verkenning N35 Nijverdal-Wierden is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Daarmee zijn er in totaal 30 projecten in de planuitwerkingsfase. Eén planuitwerking (Amsterdam Zuidas) is een gezamenlijk project voor spoorwegen en hoofdwegen, 19 zijn hoofdwegprojecten, 8 zijn spoorwegprojecten en 2 zijn vaarwegprojecten.

Bij spoorwegen zijn de projecten Meteren-Boxtel en PHS Geldermalsen en Vrijleggen MerwedeLingelijn nieuw opgenomen.

De planuitwerkingen kennen de volgende landelijke verspreiding: Nationaal (1), Noordwest Nederland (8), Zuidwest-Nederland (7), Zuid-Nederland 4, Oost-Nederland (7) en Noord Nederland (3).

Is eenmaal een Tracébesluit onherroepelijk, dan wordt het project niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase.

Voortgangsoverzicht Tracéwetprojecten (peildatum 30 juni 2015)

Toelichting gebruikte afkortingen:
- AV: Aanvangsbeslissing
- SN: Startnotitie
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/Milieueffectrapportage
- SP: Standpunt
- (O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit

- SB: Startbeslissing
- VK: Voorkeursbeslissing
- (O)RSV: (Ontwerp) Rijksstructuurvisie

Deze elementen zijn opgenomen in de Tracéwet bij de wijziging per 1 januari 2012.

- R: Realisatie
- Asw: autosnelweg
- Aw: autoweg
- PHS: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Verkenningen

Projectnaam	Startbeslissing	Geplande mijlpalen	Procedure
A58 Sint Annabosch-Galder	Q4 2010	OTB 2017	Het project volgt de korte procedure
A58 Eindhoven-Tilburg	Q2 2013	OTB 2017	Het project volgt de korte procedure
Corridor Amsterdam-Hoorn	Q1 2015	ORSV 2017	

Planuitwerkingen

In onderstaande is per landsdeel per project in kolommen aangegeven:
- de naam van het project,
- de laatst bereikte mijlpaal,
- mijlpalen volgens de planning van de Voortgangsrapportage over de tracéwetplichtige projecten 2e helft 2014,
- mijlpalen volgens de nieuwe planning,
- toelichting op bijstelling van de planning en
- maatregel en rijstrooklengte in km.

Nationaal

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2014	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Spoorwegen					
Reactivering IJzeren Rijn (Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied)	TN/MER Q2 2001			In afwachting van overeenstemming met België en Duitsland	Reactivering bestaande verbinding en deels nieuw spoor op Nederlands grondgebied 48 km

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2014	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofd- en spoorwegen					
Amsterdam Zuidas	OTB Q1 2015	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2013-2028	TB Q2 2016 R 2013-2028	OTB is vervroegd vastgesteld in Q1 2015.	*Weg:* verbreding Asw van 3+spits/weefstrook naar 2 x (4+1+weefstrook) 5 km, waarvan 1100 m tunnel *Spoor:* Verbreding perrons met 3 m
Hoofdwegen					
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Amstelveen)		OTB Q4 2016 TB 2018 R 2021-2024/26	OTB Q4 2016 TB 2018 R 2021-2024/26	Betreft een wijziging op het tracébesluit uit 2010.	Verdiepte ligging tracé bij Amstelveen 24 km
Hoofdwegen					
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	OTB Q1 2015	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2017-2028	TB Q2 2016 R 2017-2028	OTB is vervroegd vastgesteld in Q1 2015.	Aanpassing knooppunten in samenhang met Amsterdam Zuidas 2 km per knooppunt
A27/A1 Utrecht Noord -Knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten-Spakenburg	TB Q3 2014	R 2016-2018/20	R 2017-2018/20	De aanbesteding is later voorzien door de voorbereiding van het DBFM-contract; de benodigde specifieke kennis was beperkt beschikbaar voor dit project. Dit heeft geen effect op de openstelling.	A1: asw 2x2 wordt asw 2x4 A27: asw 2x2 wordt asw 2x3 26 km
A27/A12 Ring Utrecht	RL Q2 2009	OTB/MER Q2 2016 TB 2017 R 2018-2024/26	OTB/MER Q2 2016 TB 2017 R 2018-2024/26		Asw 4-6 wordt asw 7-7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	RL Q2 2009	OTB/MER Q3 2017 TB 2018 R 2019-2022/24	OTB/MER Q3 2017 TB 2018 R 2019-2022/24		Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 116 km
Spoorwegen					
Doorstroomstation Utrecht (DSSU)	TB Q2 2015	TB Q2 2015 R 2016	R 2016		Aanpassing emplacement Utrecht Centraal over 5 km
Utrecht Centraal-Leidsche Rijn	TB Q2 2015	OTB Q1 2015 TB 2015 R 2015-2018	R 2015-2018		Sluitstuk van spooruitbreidingen Vleugel/Randstadspoor: Uitbreiding van 2 naar 4 sporen tussen Utrecht Centraal en Utrecht Leidsche Rijn, met nieuwe spoorbrug over het Amsterdam Rijnkanaal 2 km

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2014	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A4 Vlietland-N14	TB Q4 2014	R 2018-2020/22	R 2018-2020/22		Asw van 2x3 naar 2x4 13 km
A4 Verbreding Zoeter-woude dorp –Vlietland	TB Q4 2014	R 2018-2020/22	R 2018-2020/22		Aanleg knooppunt Vliet-land en tussen aanslui-ting Zoeterwoude dorp en knooppunt Vlietland: hoofdrijbaan van 2x3 naar 2x2 en 2x2 parallelle rijbanen 7 km
A44 verbreding Leiden-West-Maaldrift	TB Q4 2014	R 2018-2020/22	R 2018-2020/22		Asw van 2x3 naar 2x4 tussen aansluiting Leiden -West en nieuw knoop-punt nabij Maaldrift 7 km
A13/A16 Rotterdam	OTB Q2 2015	OTB Q2 2015 TB 2016 R 2017-2021/23	TB Q2 2016 R 2017-2021/23		Aanleg asw 2x2 44 km
A24 Blankenburg-verbinding	VK Q4 2013	OTB Q3 2015 TB 2016 R 2017-2022/24	OTB Q3 2015 TB 2016 R 2017-2022/24		Nieuwe asw met 6 rij-stroken en uitbreiding asw A20 met 1 rijstrook 30 km
Spoorwegen					
4-sporigheid Rijswijk-Delft-Zuid	OTB/MER Q4 2014	TB Q3 2015 R 2017-2022	TB Q3 2015 R 2017-2022		Uitbreiding van 2 naar 4 sporen (inclusief sein-optimalisatie bij Delft-Zuid) 6 km
Vaarwegen					
Nieuwe Sluis Terneuzen	OTB Q2 2015	OTB Q2 2015 TB 2015 R 2016-2020	TB Q1 2016 R 2017-2021	De planning van dit complexe project, waar-voor bilaterale afstem-ming vereist is, is herzien na ondertekening van het OTB.	Bouw nieuwe grote sluis

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2014	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A27 Houten-Hooipolder	RL Q3 2008	OTB/MER Q3 2016 TB 2017 R 2019-2023/25	OTB/MER Q3 2016 TB 2017 R 2019-2023/25		Ri. Hooipolder (Zuid): Asw van 2 en 3 rijstroken naar 2+ spits en 4 rijstro-ken Ri. Houten (Noord): Asw van 2 rijstroken naar 2+ spits en 3 rijstroken 75 km
A59 Brug over het Drongelens kanaal	TB Q4 2014	R 2015-2017/19	R 2015-2017/19		Vervanging brug 1 km
A2 't Vonderen-Kerensheide	SB Q2 2013	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2022-2025/27	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2022-2025/27		Verbreding asw van 2x2 met spitsstrook naar 2x3 met vluchtstrook Traject: 20 km
Spoorwegen					
Meteren - Boxtel	VK Q2 2010 (PHS)		OTB 2016-2017 TB 2017-2018 R 2018-2019 (planning is afhan-kelijk van keuze uitvoeringsvari-ant)	Op de VK is nader bestuurlijk overleg gevolgd dat in Q2 2014 resulteerde in de keuzes van de voorkeursvarianten. Hierover zijn Bestuurs-overeenkomsten afge-sloten in Q2 2015.	Diverse maatregelen tus-sen Meteren en Boxtel, waaronder aanleg nieuwe spoorboog tussen de Betuweroute en de spoor-lijn Utrecht-Den Bosch (Meterenboog), verdiepte ligging van het spoor in Vught, extra spoor Den Bosch-Vught en bijko-mende maatregelen aan geluid, trillingen en over-wegen (te Boxtel, Haaren en Vught)

Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2014	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	TB Q1 2015	TB Q1 2015 R 2016-2016/18	R 2016-2016/18		Asw 2x2 wordt asw 2x2 + weefvak 3 km
A1 Apeldoorn-Azelo	Bestuurlijke overeenstemming Q4 2013	OTB Q3 2016 TB 2017 R (fase 1) 2017-2019/21 R (fase 2) 2024-2026/28	OTB Q3 2016 TB 2017 R (fase 1) 2017-2019/21 R (fase 2) 2024-2026/28		Apeldoorn-Deventer-Oost: asw van 2x3 naar 2x4 Deventer-Oost-Azelo: asw van 2x2 naar 2x3 107 km
A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	SP Q1 2012	OTB Q2 2015 TB 2016 R 2016-2019/21	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2016-2019/21	Zie verslag schriftelijk overleg van 21 mei 2015 (TK 2014 -2015, 34 000 A, nr. 62). In het najaar 2015 zal na overleg met de regio en bij OTB de planning voor realisatie worden herijkt.	Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) 31 km
N35 Zwolle-Wijthmen	TB Q2 2015	TB Q3 2015 R 2016-2016/18	R2017-2017/18	Grondverwerving (onteigening) en voorbereiding aanbesteding kosten meer tijd dan eerder voorzien. De start van realisatie is nu in 2017 voorzien. TB is vervroegd vastgesteld in Q2 2015.	Aw 1x2 wordt aw 2x2 9 km
N35 Nijverdal-Wierden	SB Q1 2011	OTB 2017	OTB Q4 2017	De planning wordt nader uitgewerkt.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 15 km
Spoorwegen					
Spoorverdubbeling Zwolle-Herfte	SB Q3 2014	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2016-2021	OTB Q1 2016 TB 2016 R 2016-2021	Door het laten uitvoeren van een extra review op het OTB is de planning aangepast.	Uitbreiden van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van 2 naar 4 sporen, inclusief aanleg van een vrije kruising voor deze sporen 5 km
PHS Geldermalsen en vrijleggen Merwede-Lingelijn	VK Q2 2010 (PHS)		OTB Q2 2016 TB 2017 R 2019-2021	Beide projecten gecombineerd in één Tracéwetprocedure.	Diverse maatregelen binnen de gemeente Geldermalsen, waaronder: opheffen overwegen, aanpak van transfer op station Geldermalsen en maatregelen tegen trillinghinder

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Noord-Nederland (Drenthe, Friesland en Groningen)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2014	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	TB Q3 2014	R 2015-2019/21	R 2016-2019/21	De aanbesteding is in 2015 gestart, schop in de grond wordt in 2016 verwacht.	Asw 2x2 wordt 2x3 18 km
Spoorwegen					
Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL)	AV Q4 2011	OTB Q3 2015 TB 2016 R 2016-2017	OTB Q3 2016 TB 2017 R 2017-2019	De planning is aangepast om een zorgvuldig ontwerp van de benodigde kunstwerken mogelijk te maken. Daarnaast verdient de oplossing om de overweg Slachtedijk bij Hurdegaryp te behouden voor fietsers en voetgangers extra aandacht.	Spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk Bij station Zuidhorn komt een keerspoor 8 km
Vaarwegen					
Verruiming vaarweg Eemshaven Noordzee	TB Q3 2014	R 2015-2017	R 2015-2017		Verruiming vaargeul Eemshaven voor Panamaxschepen